12e Année. ø N° 576 Numéro double, exceptionnel : Un franc (Étr. 1 fr. 50). 2 Octobre 1909 ø Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

FERBER ø RÉPUBLIQUE ø LE SALON

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

PLAQUES
RADIO-
BROM
GUILLEMINOT
ULTRA-
RAPIDES

PARFUM
POMPEÏA

L.T. PIVER
PARIS

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque*
BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

FAUTEUILS mûs par la personne assise

DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

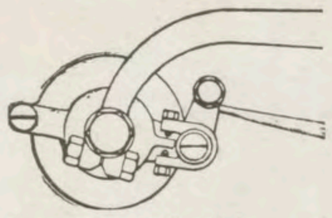
"LA SPIRALE"

SEULE VÉRITABLE SUSPENSION POUR AUTOMOBILES

Application heureuse d'un principe de mécanique

"LA SPIRALE" accueille et transforme en mouvement rotatif les chocs reçus verticalement par le ressort ordinaire et ceux qui ne sont pas entièrement absorbés arrivent au châssis considérablement affaiblis.

Rien de commun avec tous les systèmes de suspensions et amortisseurs connus.



Absorbe les chocs sans freiner les ressorts. Permet à ceux-ci un maximum de rendement.

SIMPLE — SOLIDE — EFFICACE

ATELIERS : 26, RUE DU PONT, NEUILLY-SUR-SEINE — TÉLÉPHONE 749

L'ÉCONOMIE PAR LES
PNEUS CUIRASSE
CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

CYCLES ET MOTOCYCLETTES

PARIS LA FRANÇAISE DIAMANT

Société "LA FRANÇAISE"

Marque DIAMANT

DUPRÉ, Champion de France et Champion du Monde 1909

MAGASINS DE VENTE A PARIS

16, Avenue de la Grande-Armée — Tél. 523-58

---

la voiture de tourisme
la plus pratique

Double Phaéton

GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :
29, Quai National
PUTEAUX (Seine)

A. FORMISYN

CYCLISTES, exigez les selles marquées

L'INEXTENSIBLE
MEILLEURE
Chez tous les Marchands et Commissionnaires

Ce sont les meilleures, elles sont inextensibles

---

si vous souffrez des **HÉMORROÏDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

Echantillons sur demande. — Indiquer la largeur de la poitrine.

Paris
Tours
Rennes
Toulouse

Ample = Souple = Chaud = Imperméable

Pardessus de Sport par excellence : 35 francs tout fait.

DEWACHTER
53, Boulevard Voltaire, Paris

Fournisseur des livrées de l'Hôtel Pierre Lafitte et Cie, 90, Avenue des Champs-Elysées

---

BANQUE AUTOMOBILE

FONDÉE EN 1905 — TRANSFÉRÉE — FONDÉE EN 1905

10. RUE CASTIGLIONE. PARIS

BUREAUX ET HALL D'EXPOSITION — PRIX AVANTAGEUX

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. October 2d 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro, reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

2 Octobre 1909 — N° 576
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LATHAM VOLE AU-DESSUS DE BERLIN

Le premier voyage aérien en Allemagne vient d'être accompli par un Français. Lundi dernier, Latham, afin d'éviter de démonter son appareil, pour le remonter ensuite, s'est rendu du champ de manœuvres de Tempelhof, où il faisait ses expériences, au terrain d'aviation de Johannisthal. Neuf kilomètres environ séparent les deux points, et il fallut à l'aviateur passer au-dessus des faubourgs sud de Berlin et d'une campagne très peuplée. Le vent était des plus violent et le voyage fut effectué à 150 mètres de hauteur, en 7 minutes environ.

Nous avions annoncé à nos lecteurs que le numéro de la *Vie au Grand Air* de cette semaine serait consacré au Salon de la Locomotion aérienne et que le prix n'en serait pas augmenté. Mais, depuis, deux événements profondément douloureux et considérables, dans l'histoire de l'Aviation, sont survenus : la *Mort du Capitaine Ferber* et la *Catastrophe du dirigeable « République »*, qui est un véritable deuil national.

Pour donner à nos lecteurs, en même temps que le compte rendu du premier Salon aéronautique, l'indispensable et complète documentation que comportaient ces deux effroyables actualités, nous n'avons pas hésité à *doubler ce numéro* en le portant à 24 pages et en lui adjoignant deux doubles hors-texte : l'un représentant l'infortuné aéronat «*République*», l'autre les deux héros-martyrs de l'aéroplane : *Ferber* et *Lefebvre*, et nous avons dû, par suite, en élever le prix à 1 franc. Nous ne doutons pas que les sportsmen et tous les bons Français qui ont bien voulu nous témoigner leur confiance à l'occasion des numéros que nous avons récemment consacrés au meeting de Reims, ne nous sachent gré, en parcourant celui-ci, du réel effort de documentation que nous avons pu réaliser.

PIERRE LAFITTE ET Cie.

LA CATASTROPHE DE *RÉPUBLIQUE*

Le même jour, presque au même instant, tandis que le Président Fallières inaugurait, au Grand Palais, l'Exposition internationale de la Locomotion aérienne, le ballon dirigeable *République* était précipité dans l'espace et venait s'abattre sur le sol, ensevelissant ses quatre passagers : une pale de l'hélice avait sauté, coupé l'enveloppe comme avec un couteau et fait éclater le navire aérien. La science a ses martyrs, elle a frappé là quatre militaires, morts pour la patrie : le capitaine Marchal, le lieutenant Chauré, les adjudants-mécaniciens Vincenot et Réaux. Du sang, des larmes, telle est la rançon que l'homme doit toujours payer lorsqu'il veut avancer dans la voie du progrès.

La nature n'aime pas qu'on empiète sur son territoire, elle se révolte en tuant, jusqu'au jour où l'énergie et le courage la forcent à s'avouer vaincue. Et ce jour-là est proche!

Saluons les malheureuses victimes de ce drame de l'air qui viennent de donner leur existence à la science, à leur patrie.

Le ministre de la Guerre parle. En apprenant l'horrible catastrophe, le général Brun, ministre de la Guerre, a déclaré :

— Les militaires, quand ils entrent dans l'armée, sacrifient leur vie à la patrie. Nous ne devrions donc pas nous lamenter sur le sort de ceux dont le tour est venu avant les autres. Et pourtant, lorsqu'on songe que ces hommes jeunes, ardents, valeureux ont été stupidement surpris en plein triomphe, en pleine paix, il est impossible de maîtriser son émotion. Cette mort est plus angoissante que celle qui frappe à tort et à travers sur les champs de bataille.

Il faut à la science des victimes. Chaque accident marque une étape vers la perfection. Qu'il s'agisse de la science ou de la guerre, peu importe, nous saluons les morts et leur exemple! C'est un peu plus de gloire sur notre drapeau, et cela suffit à nous consoler.

Interview de M. Juchmès. Il importait d'interviewer M. Juchmès avant tout autre. Il est en effet le constructeur de *République*, de même qu'il fut celui de *Patrie*, nos deux infortunés autoballons militaires.

— Je ne comprends pas cet accident, nous a-t-il dit. C'est une fatalité imbécile qui a voulu que la pale de l'hélice se détache et pénètre dans l'enveloppe. Les deux hélices tournaient en sens extérieur. Par conséquent, en se détachant, la pale aurait dû sauter au dehors. Jusqu'ici, nous n'avions jamais eu à enregistrer semblable catastrophe.

— Il y a quelques années, vous aviez eu aussi à souffrir d'une déchirure de l'enveloppe d'un dirigeable?

— Oui, à Chalais-Meudon, il y a six ans. Mais c'était au moment de l'atterrissage. Une branche d'arbre avait crevé l'enveloppe. L'ouverture s'élargit instantanément et l'autoballon tomba à terre. La chute fut amortie et personne ne fut blessé.

Le capitaine Bois. Cet affreux accident, dit le capitaine Bois, est la répétition de celui dont *Patrie* fut victime en 1907. Le 26 octobre, nous quittions Chalais-Meudon. Après un voyage au-dessus de Paris, nous retournions au hangar, lorsqu'en traversant le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, où évoluait Henri Farman, une jambe de force du moteur se rompt. L'une des hélices saute dans le vide. Mais au lieu de frapper l'enveloppe, elle tombe aussitôt à terre où elle brise un wagonnet d'une briqueterie. Cependant, elle avait crevé le radiateur. Le moteur, dépourvu d'eau, s'arrête. Nous allons à la dérive, cherchant un point d'atterrissage que nous trouvons près de Fresnes Des paysans se suspendent au guiderope et la descente s'accomplit sans difficulté. Le radiateur réparé, nous reprîmes notre vol avec une seule hélice pour arriver lentement, mais sûrement, à Chalais-Meudon.

M. Santos-Dumont. Cet accident n'incombe certainement pas à la négligence ou à l'inhabileté des officiers, nous a affirmé M. Santos Dumont. Il est certain que si *République* avait été muni d'une hélice en bois au lieu d'une hélice métallique, nous n'aurions pas eu à enregistrer cette catastrophe.

— Croyez-vous à l'avenir du dirigeable?

— Pas beaucoup. Il était intéressant à l'époque où l'on croyait impossible de s'élever avec un plus lourd que l'air. Maintenant que l'aéroplane a accompli les progrès qui nous stupéfient tous, le rôle de son rival s'efface de plus en plus, son utilité diminue de jour en jour. Son seul avantage, à l'heure actuelle, est de permettre de s'élever à des hauteurs encore inaccessibles aux aviateurs. D'ici peu, je l'espère, nous parviendrons à combler cette unique avance qu'il possède sur nos oiseaux.

Le comte de La Vaulx. Le comte de La Vaulx se déclare partisan des dirigeables minuscules.

— L'avantage des petits autoballons est d'éviter de longues randonnées inutiles. Avec le *Zodiac* que je pilote, je prends le chemin de fer, je vais là où j'ai besoin de m'en servir; en quelques heures, il est gonflé, je m'élève, je fais les observations que j'ai à faire, j'atterris, je le dégonfle et mon voyage aérien est terminé. Tandis qu'avec les gros dirigeables, il vous faut un hangar immense, vous êtes obligé de vous rendre d'un point à un autre par la voie des airs, les opérations du gonflement sont longues. Regardez le *République*: s'il avait été dans le genre du *Zodiac*, on l'aurait fait partir de Chalais-Meudon par le chemin de fer, il aurait effectué ses opérations militaires aux grandes manœuvres et serait revenu à son port d'attache comme il était parti.

M. Levavasseur. Je crois, nous déclare l'éminent inventeur, à la victoire de l'aéroplane sur le dirigeable. Les services qu'on doit attendre du plus lourd que l'air ne peuvent être mis en balance avec ceux que peuvent rendre les autoballons. L'aéroplane, par exemple, augmentera toujours sa vitesse. Actuellement, il peut lutter contre un vent de 30 kilomètres à l'heure, et soutenir une allure de 60. Bientôt il volera à 120 à l'heure contre un vent de 60, et ainsi de suite. Le dirigeable, au contraire, a une vitesse limitée qui dépend des éléments, dont il est et dont il restera l'esclave. Ensuite, je le trouve beaucoup plus dangereux que l'aéroplane.

— Mais, la mort du capitaine Ferber ?

— C'est un accident d'automobile et non d'aéroplane.

M. Henry Kapferer. Les hélices en bois et tournant moins vite que celles de *République*, doivent être choisies de préférence, selon M. Henry Kapferer. Il faut les placer de telle sorte que si une cassure se produit, les débris ne puissent toucher l'enveloppe ou une autre partie essentielle de l'appareil, telles sont les précautions les plus urgentes à prendre.

M. Chauvière. Les hélices de *République*, nous dit M. Chauvière, constructeur d'hélices, étaient formées de deux pales d'acier, rivées et soudées à un bras d'acier. Par suite du peu d'élasticité de l'acier, les différentes vibrations que produit le moteur et qui doivent être amorties sur une faible longueur, donnent des efforts très élevés. Ces efforts rendent la construction de l'hélice métallique très difficile, pour ne pas dire impossible ; avec des hélices en bois, jamais cet accident ne se serait produit. La grande élasticité du bois adoucit les réactions dues au moteur et rendent ses effets perturbateurs presque négligeables.

M. Charron. Les meilleures hélices, nous dit M. Charron, sont les hélices en bois. Les hélices métalliques de *République* tournaient trop vite. Dans le *Bayard-Clément II*, nous avons deux hélices et deux moteurs. Chaque hélice est mue par un moteur. Si l'une casse, l'autre la remplace. Quant à l'accident lui-même, on ne peut trop chercher à y remédier. C'est la catastrophe stupide, ridicule que l'on constatera une fois sur dix mille.

M. Georges Besançon. Le secrétaire général de l'Aéro-Club, lui, nous a déclaré que l'aéroplane était plus dangereux que le dirigeable et que l'accident de *République* ne devait pas effrayer les partisans de l'aéronautique, tant il était impossible à prévoir.

M. François Peyrey. Notre excellent collaborateur, M François Peyrey, est un partisan ardent du dirigeable type *Zeppelin* :

— M. de Zeppelin, nous a-t-il affirmé, a créé un autoballon bien supérieur à nos vaisseaux aériens. Il renferme dix-sept compartiments étanches dans une armure métallique. La forme reste donc permanente et si l'un des ballonnets vient à faire défaut, il y en a seize autres pour le remplacer.

C'est un chauvinisme outrancier qui nous empêche de suivre la méthode de l'Allemand.

Si nous avions imité Zeppelin, nous n'aurions pas enregistré les quatre morts qui viennent de frapper si cruellement l'armée française.

Nous aimons nous moquer des pannes du géant allemand, avons-nous jamais accompli la moitié de ses prouesses?

Je sais bien qu'on réplique : « Les sommes nécessitées par le *Zeppelin* sont considérables. Nos autoballons sont moins chers. » Cette réponse ne résiste pas à l'examen. Les petits dirigeables type *Zodiac* intéresseront le touriste, mais les *République*, les *Zeppelin* et autres ne peuvent s'adresser qu'aux Etats en cas de guerre. Seuls des gouvernements peuvent se permettre de posséder une marine aérienne. Par conséquent, quitte à faire grand et cher, autant prendre le type *Zeppelin*.

M. Capazza. Nous aurions voulu recueillir les impressions de M. Capazza.

Nous l'avons rencontré.

— Mon pauvre monsieur, s'est-il contenté de nous répondre, quand j'ai appris la nouvelle, j'ai failli tomber. Encore maintenant, mon émotion est telle que je tremble. Je ne puis rien vous dire, je ne puis rien vous dire.

JACQUES MORTANE.

NOS ABONNÉS REMARQUERONT :

1° Qu'ils économisent 2 francs sur les acheteurs au numéro (52 numéros pour 24 francs, au lieu de 26 francs).

2° Qu'ils réalisent une économie supplémentaire en recevant gratuitement les numéros *doubles* et *spéciaux* vendus 1 franc. (Cette année ils ont reçu 2 numéros à 1 franc, sur la grande Semaine de Reims, le présent numéro, et ils recevront également le numéro de Noël, soit une nouvelle économie de 2 francs, au total 4 francs).

3° Qu'ils ont droit à des primes dont la liste est envoyée gratuitement sur demande à tous nos lecteurs.

4° Qu'ils peuvent se faire photographier à la Photographie d'Art Femina et assister à une des matinées que nous organisons au Théâtre Femina pour nos abonnés.

A

MARTYRS DE L'AIR

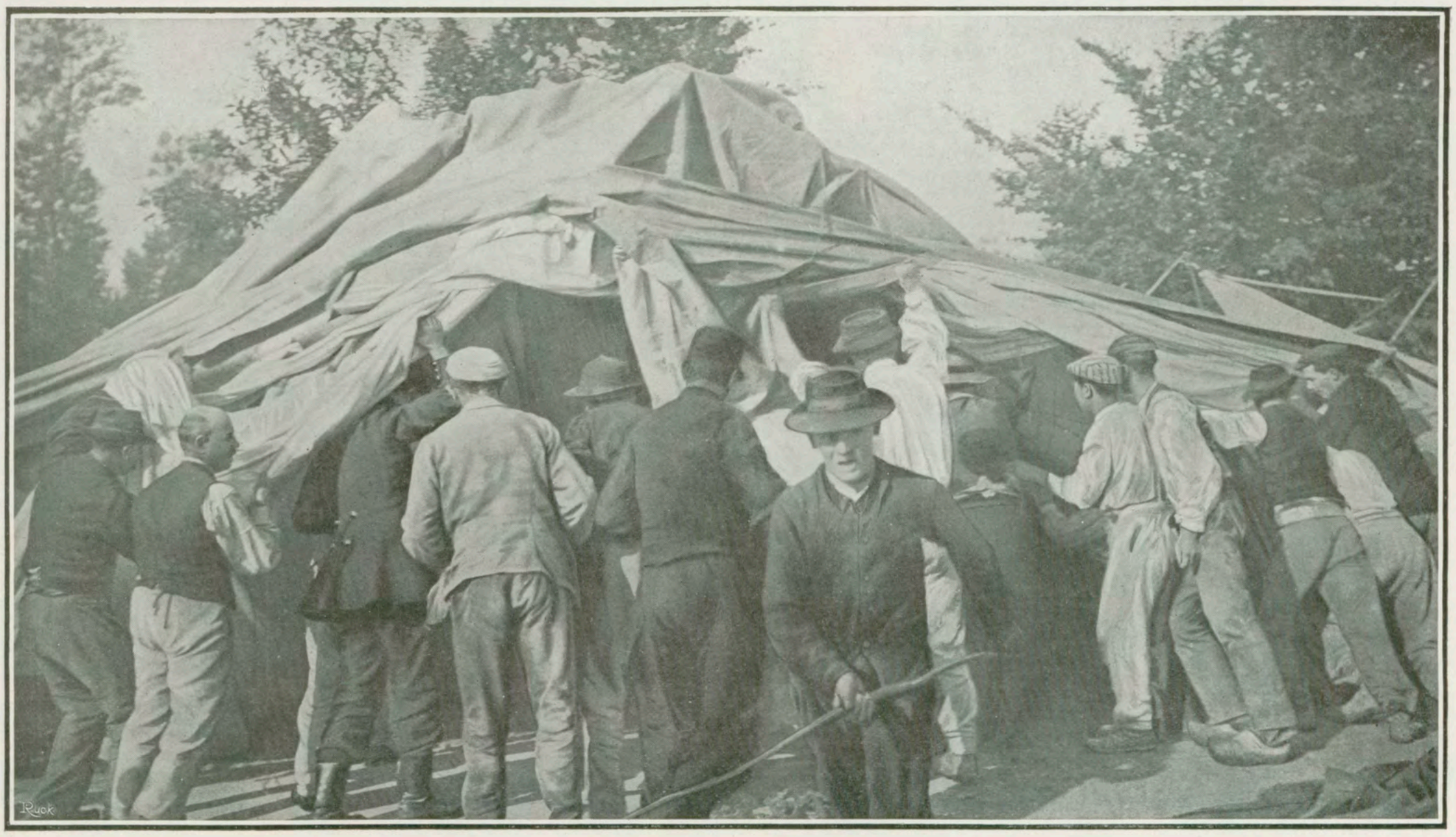
EUGÈNE LEFEBVRE

7 Septembre 1909

LE CAPITAINE FERBER

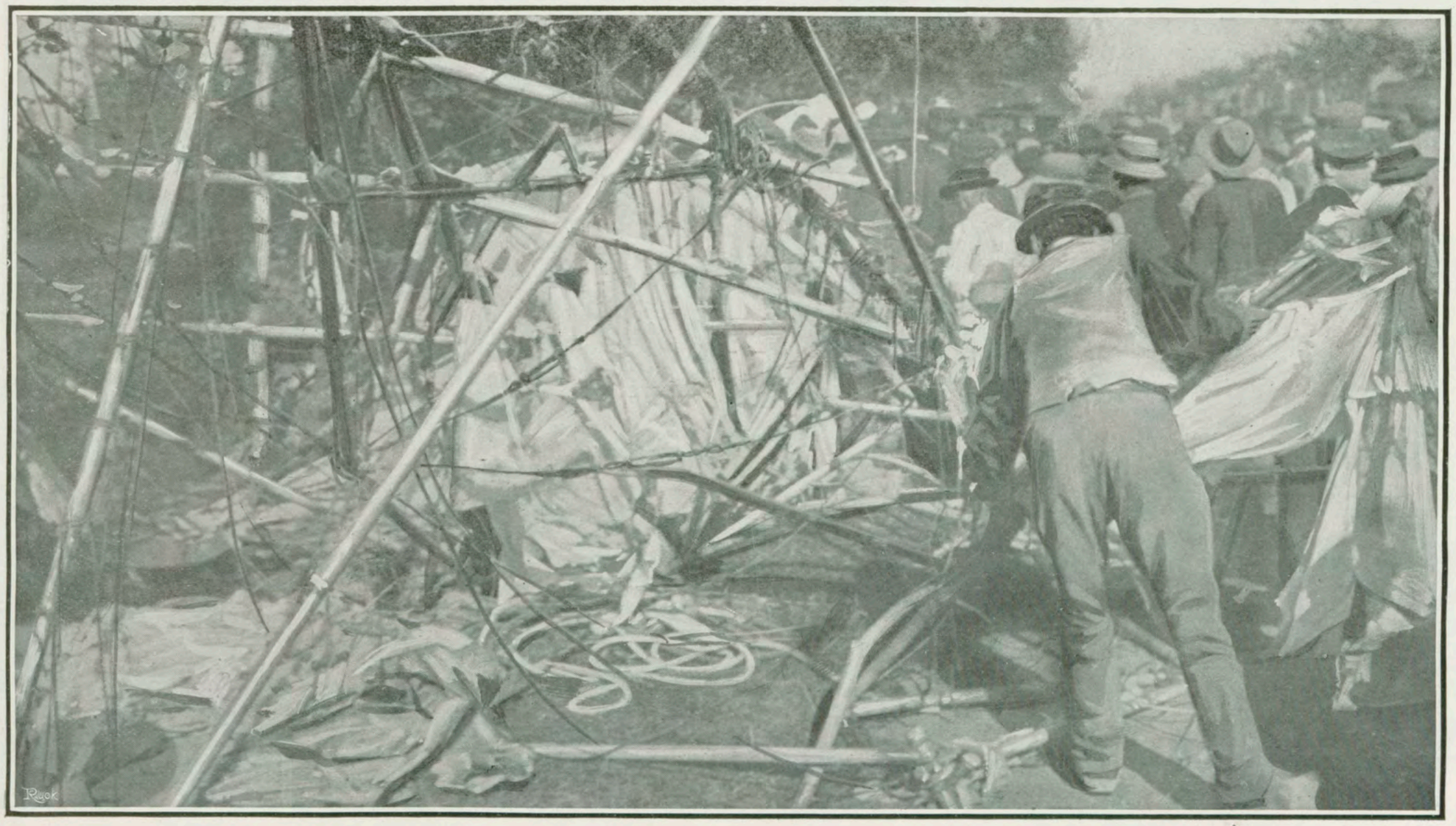
22 Septembre 1909

LES DÉBRIS DE *RÉPUBLIQUE*



La terrible chute vient de s'accomplir. Les paysans accourus au bruit dégagent les cadavres.

Le 25 septembre, à 6 heures du matin, l'aéronat République, *monté par le capitaine Marchal, le lieutenant Chauré, les adjudants Vincenot et Réaux, partait de La Palisse pour rentrer à Chalais-Meudon. A huit kilomètres de Moulins, une pale de l'hélice droite se détachait et tailladait l'enveloppe. La masse de 4.000 kil. était précipitée dans le vide, s'abîmait sur le sol et ensevelissait les quatre aéronautes.*



Les secours sont organisés.

L'enveloppe, semblable à un linceul, recouvrait les corps des pauvres militaires. Elle vient d'être enlevée. Maintenant les paysans, sauveteurs improvisés, qui ont réussi à retirer les cadavres, vont tâcher de déblayer le sol de la carcasse et des organes de l'autoballon.

Ces photographies et celles des trois pages suivantes ont été prises par M. Mathieu, photographe du Matin, *qui suivait la* République *en automobile avec M. Robert Guérin rédacteur sportif du* Matin, *seul journaliste présent sur les lieux au moment de l'accident.*

LES CADAVRES DES OFFICIERS

Le corps du capitaine Marchal.

Au bout d'une demi-heure seulement, on put retirer le corps du capitaine Marchal. Derrière la tête, il portait un large trou d'où la cervelle s'échappait. Les yeux aux pupilles dilatées, la bouche grande ouverte donnaient une effrayante impression de terreur. Après lui, on retrouva le cadavre de l'adjudant Réaux, absolument aplati, et enfin, au bout de trois quarts d'heure, celui de l'adjudant Vincenot.

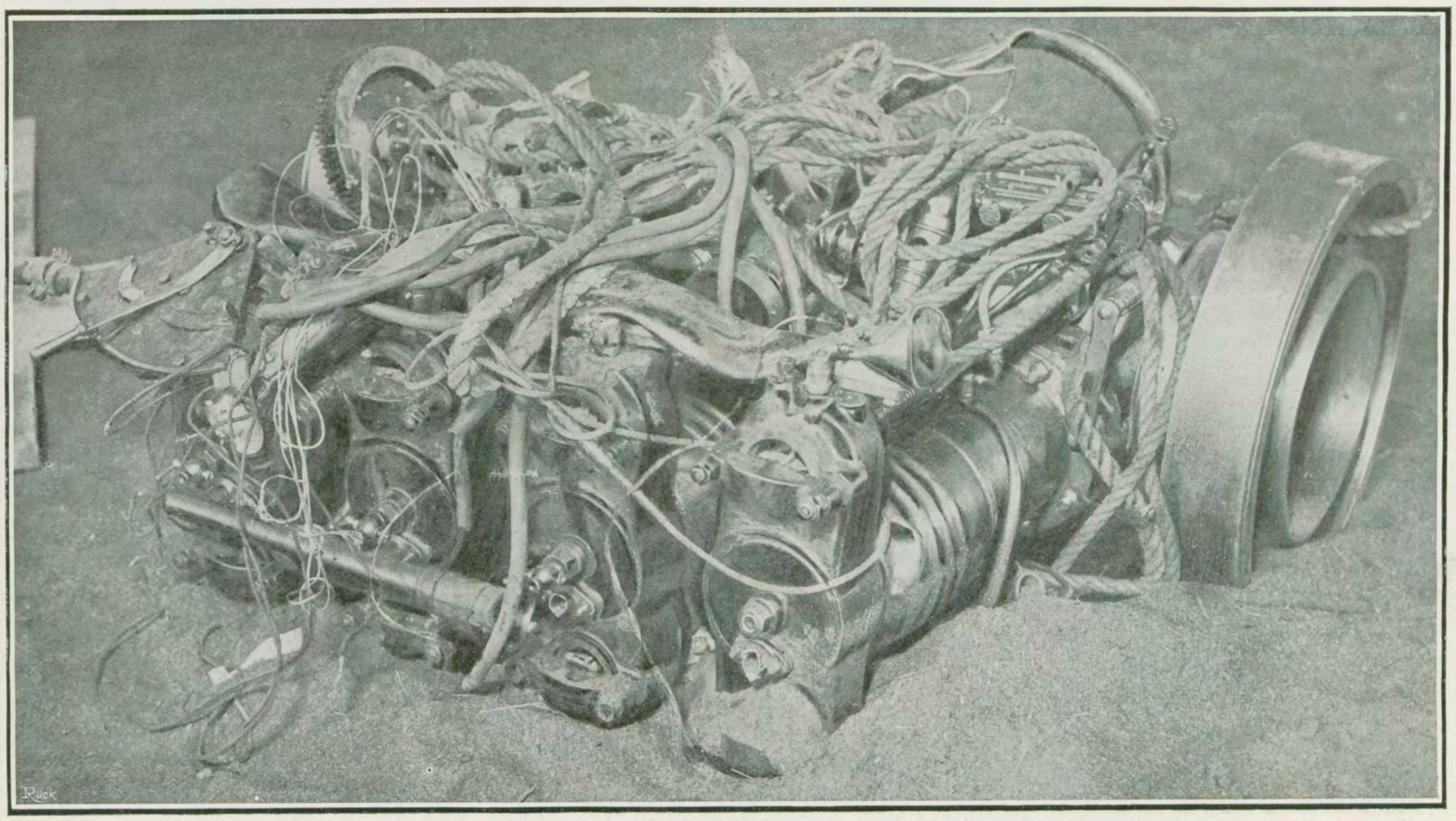
Le docteur J.-B. Buvat examine le corps du lieutenant Chauré.

Ce fut le corps du lieutenant Chauré qui fut retrouvé tout d'abord. Un médecin constata que son cœur battait encore légèrement, bien que le pouls fut insensible mais il s'arrêta aussitôt. Le lieutenant portait à l'arcade sourcilière droite une profonde blessure, la cuisse gauche était tailladée, à l'aine une plaie béante, d'où pendaient des lambeaux sanguinolents. La bouche était crispée, les yeux vitreux.

LE CADAVRE DE L'AÉRONAT

Le squelette du dirigeable.

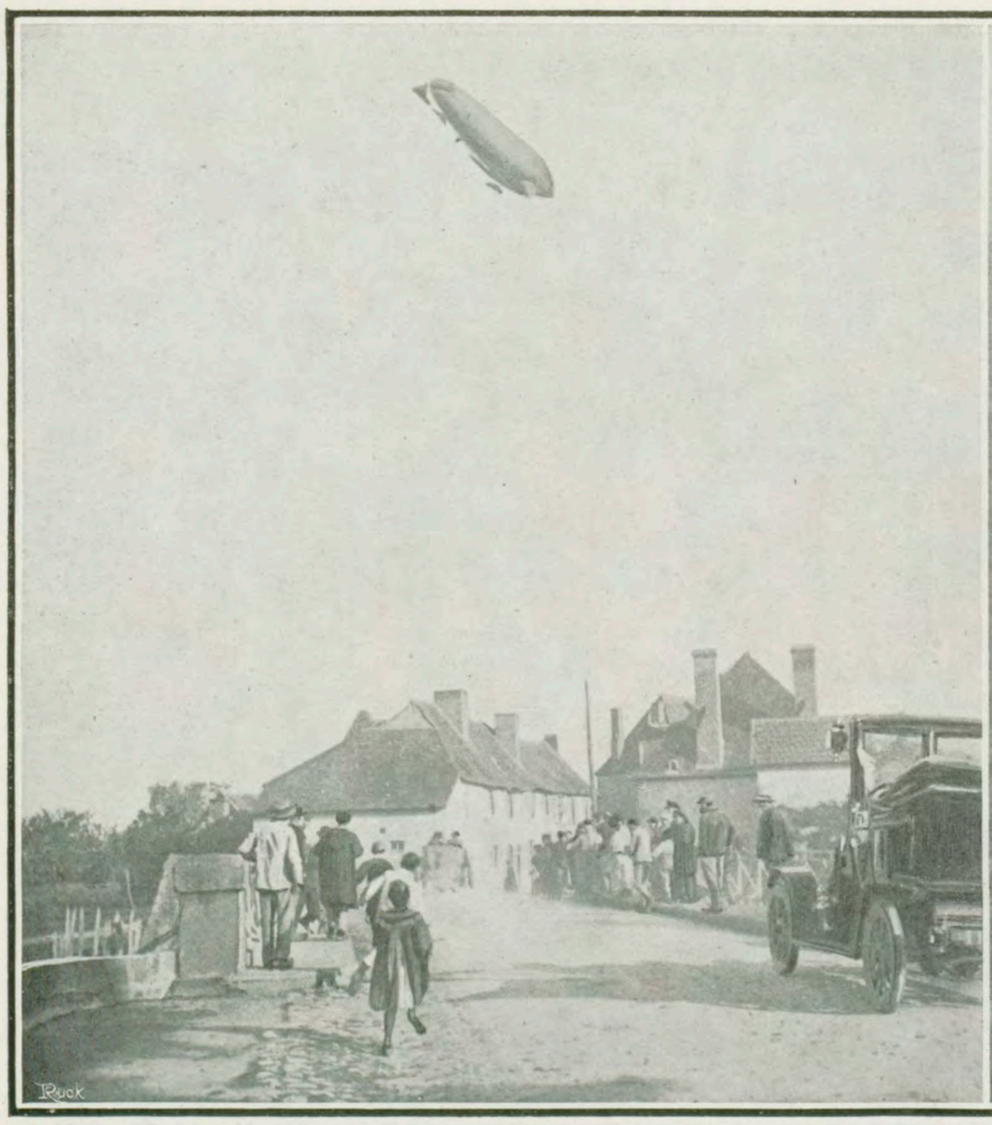
Dès que l'enveloppe, qui formait un dôme, fut arrachée, dès qu'elle mit à nu la nacelle, un spectacle terrifiant se présenta aux regards des personnes présentes. On apercevait les quatre victimes auxquelles on ne pouvait porter secours, tant le fouillis était inextricable.



Le chaos de l'armature. ¡Photographie de notre envoyé spécial.

Un enchevêtrement de tubes d'acier, de tuyaux, de fils, de cordages, de câbles, de plaques de fonte, le baromètre, les indicateurs de pression, le rhéostat, le moteur, les réservoirs, les pompes, voilà ce qui reste de République, *cercueil ensevelissant les quatre aéronautes.*

LE DERNIER SOUFFLE DE *RÉPUBLIQUE*

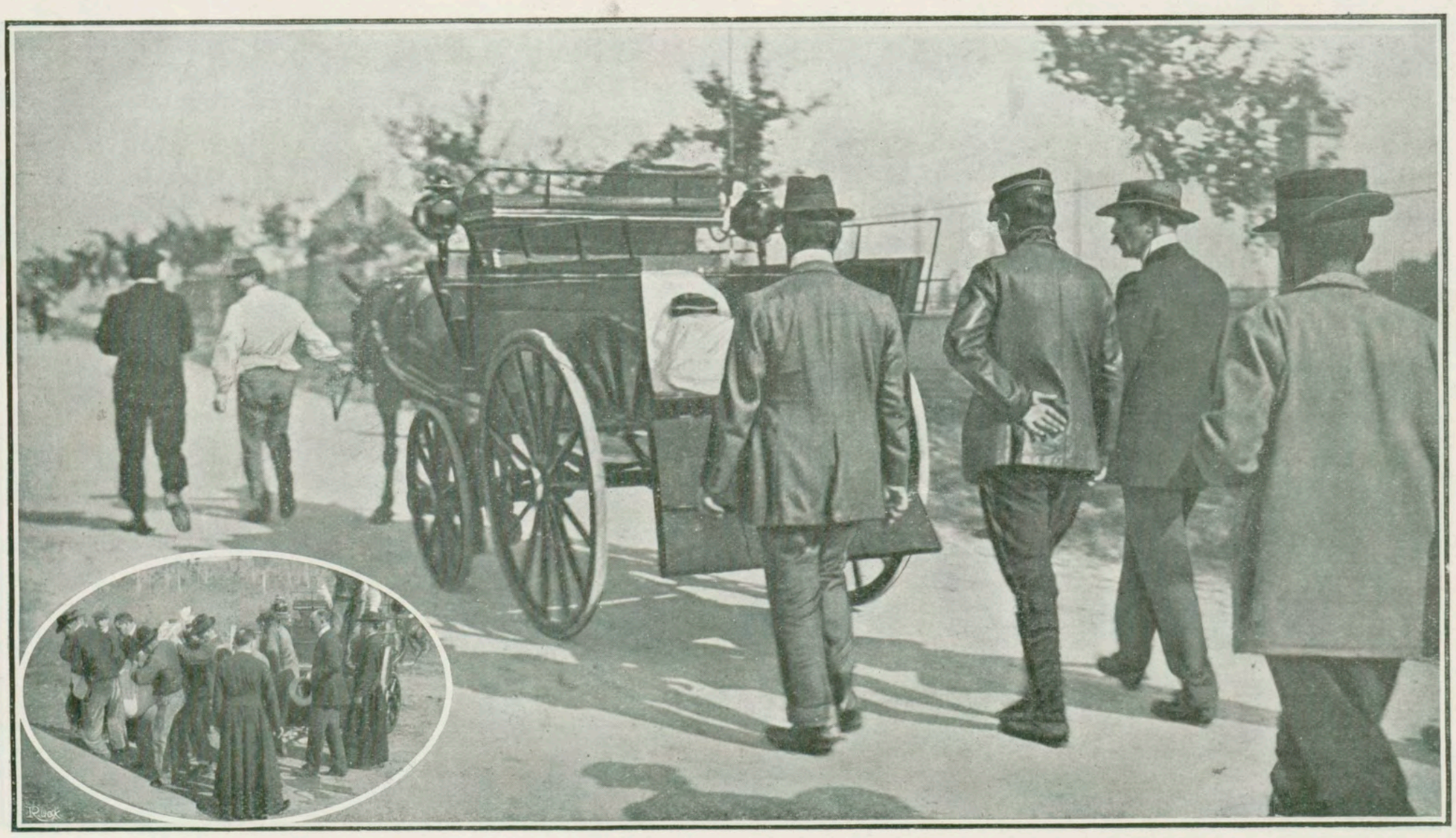


L'ultime voyage.

Cette photographie est la dernière de République, *prise au moment où l'aréonat passait au-dessus de Moulins, huit kilomètres avant l'accident.*

L'hélice meurtrière.

La pale de l'hélice a été retrouvée à 100 mètres du lieu de l'accident, fichée dans le sol. Elle était encore recouverte de l'étoffe du ballon.



Suprême hommage.

Le lieutenant Tixier et le préfet de l'Allier, M. Chaleil, suivent la voiture qui conduit au châlet du château d'Avrilly le corps de l'adjudant Vincenot. Celui-ci vient d'être retiré le dernier de l'effroyable chaos où il gisait avec ses camarades.

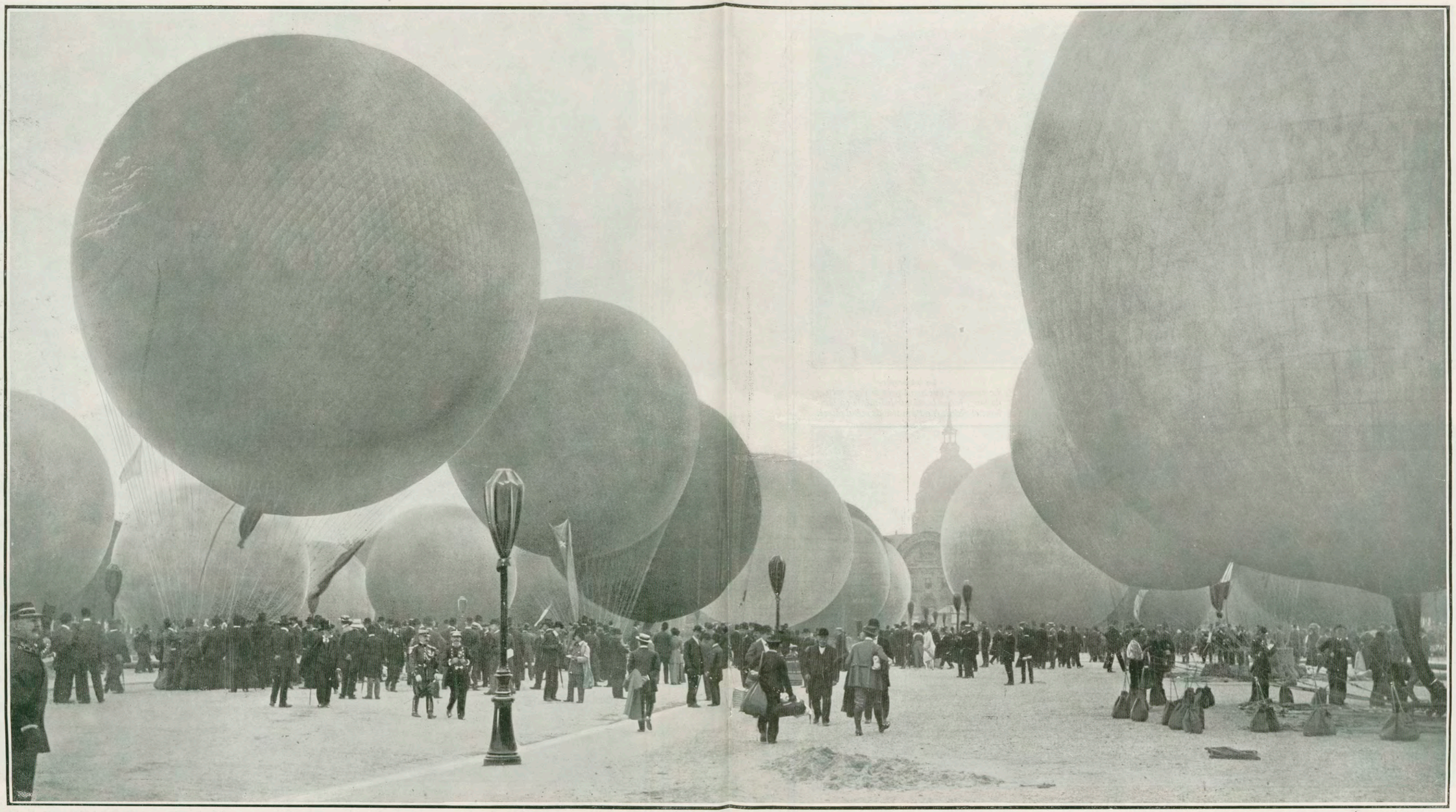
LE PÈLERINAGE OFFICIEL

M. BRIAND, PRÉSIDENT DU CONSEIL, SUR LES LIEUX DE L'ACCIDENT

Dès qu'il eut appris la nouvelle de la catastrophe, M. Aristide Briand, Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, quitta Saint-Etienne où il se trouvait pour se rendre à Moulins. Dès son arrivée, accompagné du général Goiran, commandant le 13e corps, du Préfet de l'Allier, M. Chaleil, et du lieutenant Tixier qui suivait le République *en automobile, il se rendit sur les lieux de l'accident. Puis il alla saluer à l'hôpital la dépouille mortelle des malheureux militaires.*

La Vie au Grand Air

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

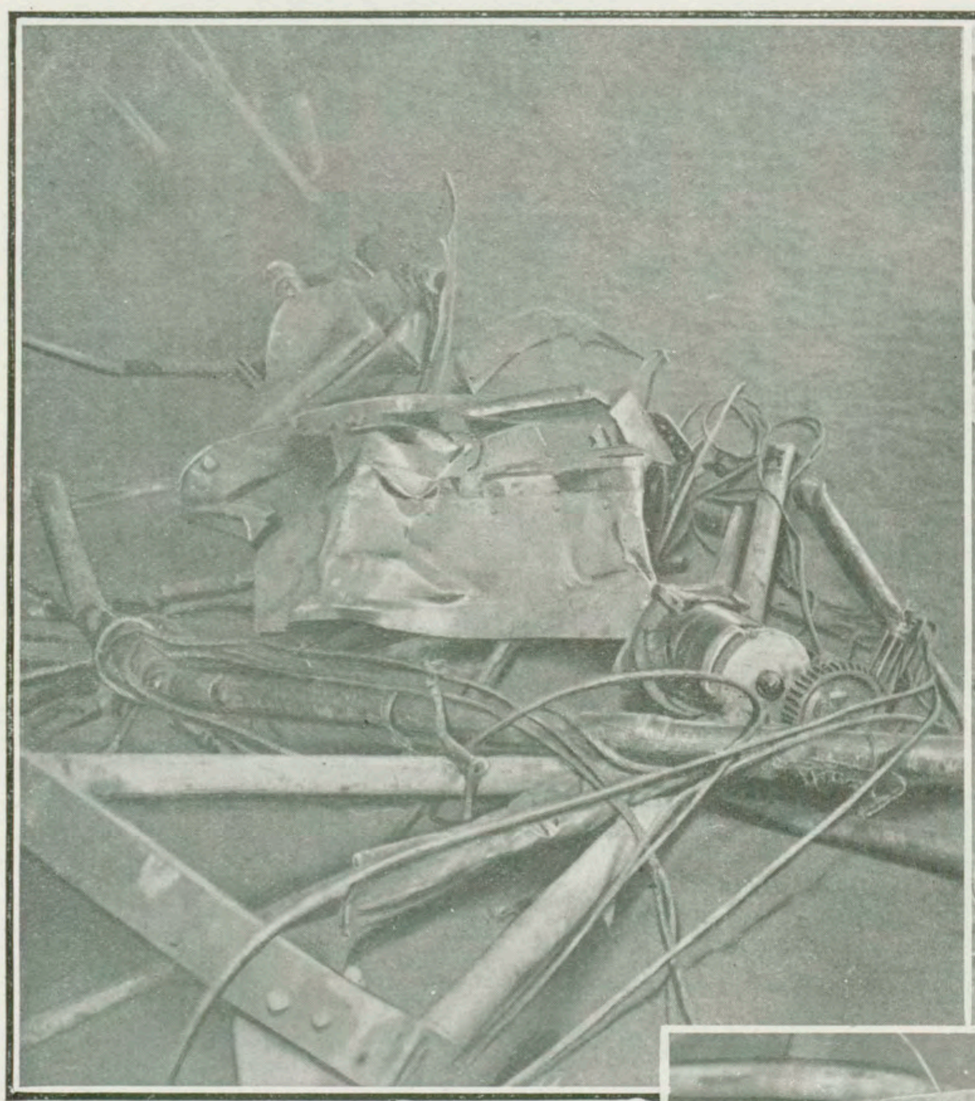


TRENTE BALLONS SPHERIQUES S'ENVOLENT DES INVALIDES

C'est dimanche qu'ont été donné les départs pour le Grand Prix de l'Aéro-Club de France ainsi que pour le Concours d'atterrissage. Le temps était douteux et par crainte de la pluie, l'on dut avancer l'heure du départ et tâcher les ballons à une minute les uns des autres. Tout se passa le mieux du monde et l'on n'eut pas même un incident à regretter. La barrière bleue qu'opposa la Méditerranée aux aéronautes, détermina bien des descentes prématurées. La plupart des concurrents ont en effet atterri en Camargue. Le gagnant est M. Georges Blanchet qui, à bord de Geneviève *(1.600 mètres cubes), accompagné de M. Pierson, atterrit à Port-Saint-Louis-du-Rhône, extrémité sud de la basse Camargue, à 3 kilomètres de la mer, et à 620 kilomètres de Paris à vol d'oiseau. Viennent ensuite MM. André Mautin et Ernest Barbotte qui ont atterri tous deux près Saintes-Maries de la Mer, M. Schelcher dont le* Quo Vadis *tomba en Camargue, etc.*

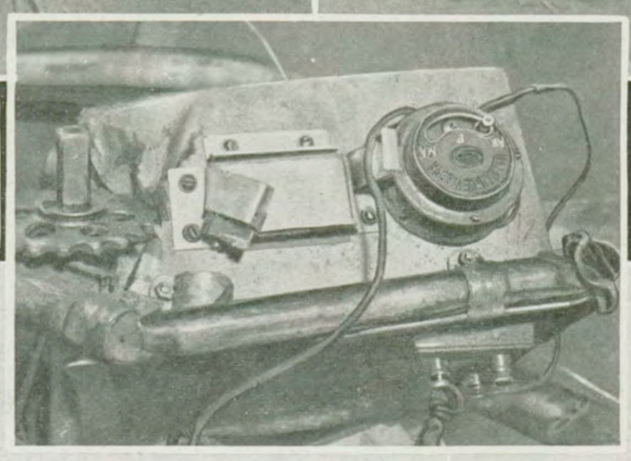
Photographies de notre envoyé spécial.

CE QUI RESTE DES ORGANES ESSENTIELS



Le radiateur.

Tel est l'état dans lequel fut retrouvé le radiateur lorsqu'on put le sortir du chaos sous lequel il était enseveli.



Le réservoir.

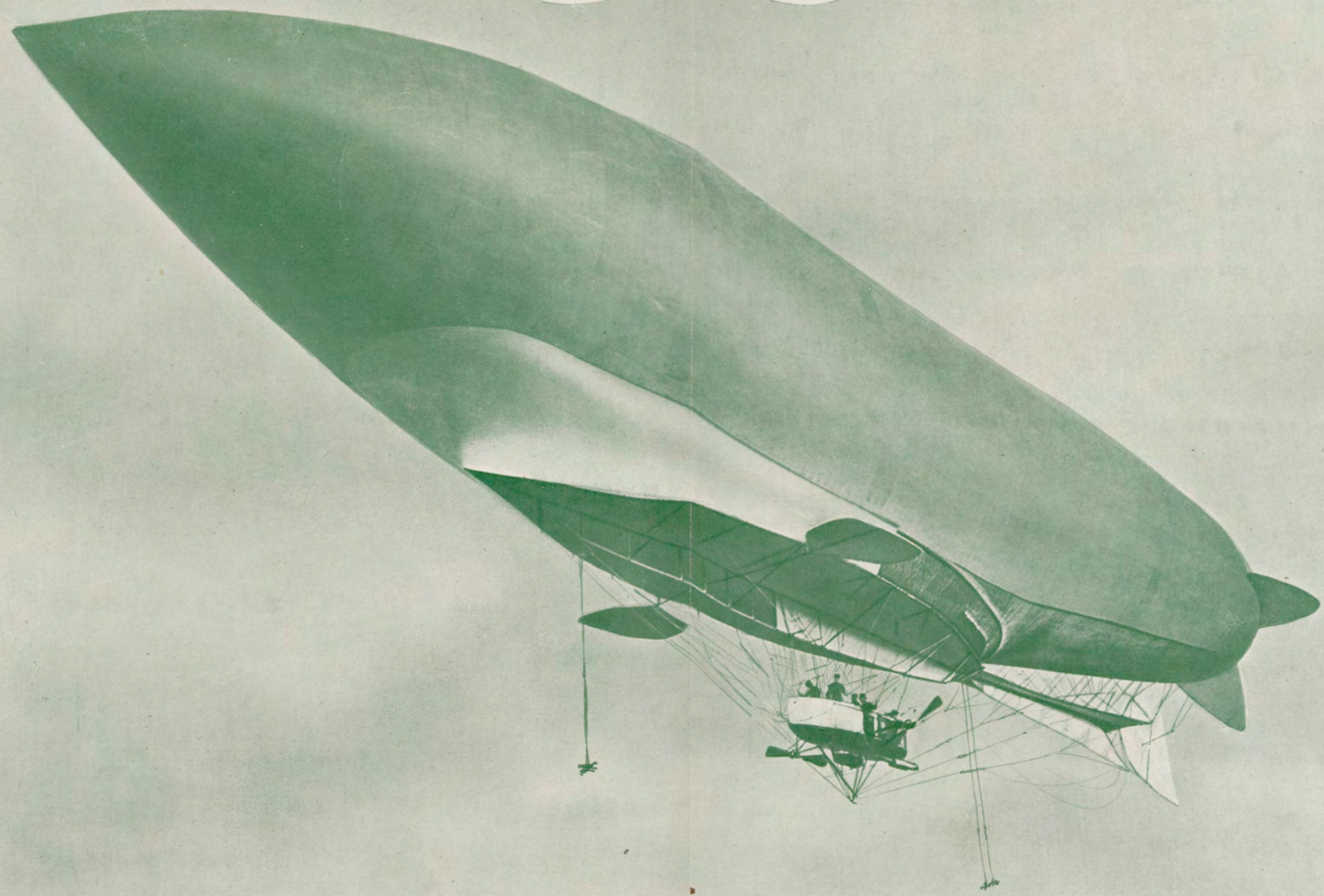
Le réservoir, qui avait près de deux mètres de long, fut embouti sur lui-même en tombant et réduit à cette masse de métal plissé.

La garde autour de l'enveloppe.

La garde était montée autour des débris en attendant qu'une section du 1er génie, sous la direction du lieutenant Frugier, vint les rassembler pour les ramener à Chalais-Meudon. En haut, le contact que le mécanicien Vincenot eut la présence d'esprit de fermer pour arrêter le moteur.

La Vie au Grand Air

MARTYRS DE L'AIR



LE DIRIGEABLE *RÉPUBLIQUE*
25 Septembre 1909

Supplément au N° 576 de la *Vie au Grand Air* du 2 octobre 1909.

La Vie au Grand Air

LES OBSÈQUES DES VICTIMES

LE CORTÉGE FUNÈBRE QUITTE LE QUARTIER DES PETITES-ECURIES

C'est devant cent mille fronts baissés et recueillis qu'a défilé mardi dernier à Versailles le cortège des quatre victimes de République. *Le clergé de Versailles, ayant à sa tête Mgr Gibier, précédait les quatre chars funèbres que suivaient le Président du Conseil, les ministres de la Guerre et des Travaux Publics, le généralissime, une foule d'officiers français et étrangers et toute la garnison de la ville. Après une cérémonie à l'église Saint-Louis, le cortège s'est dirigé vers le cimetière où plusieurs discours ont été prononcés.*

L'ACCIDENT DE BOULOGNE-SUR-MER

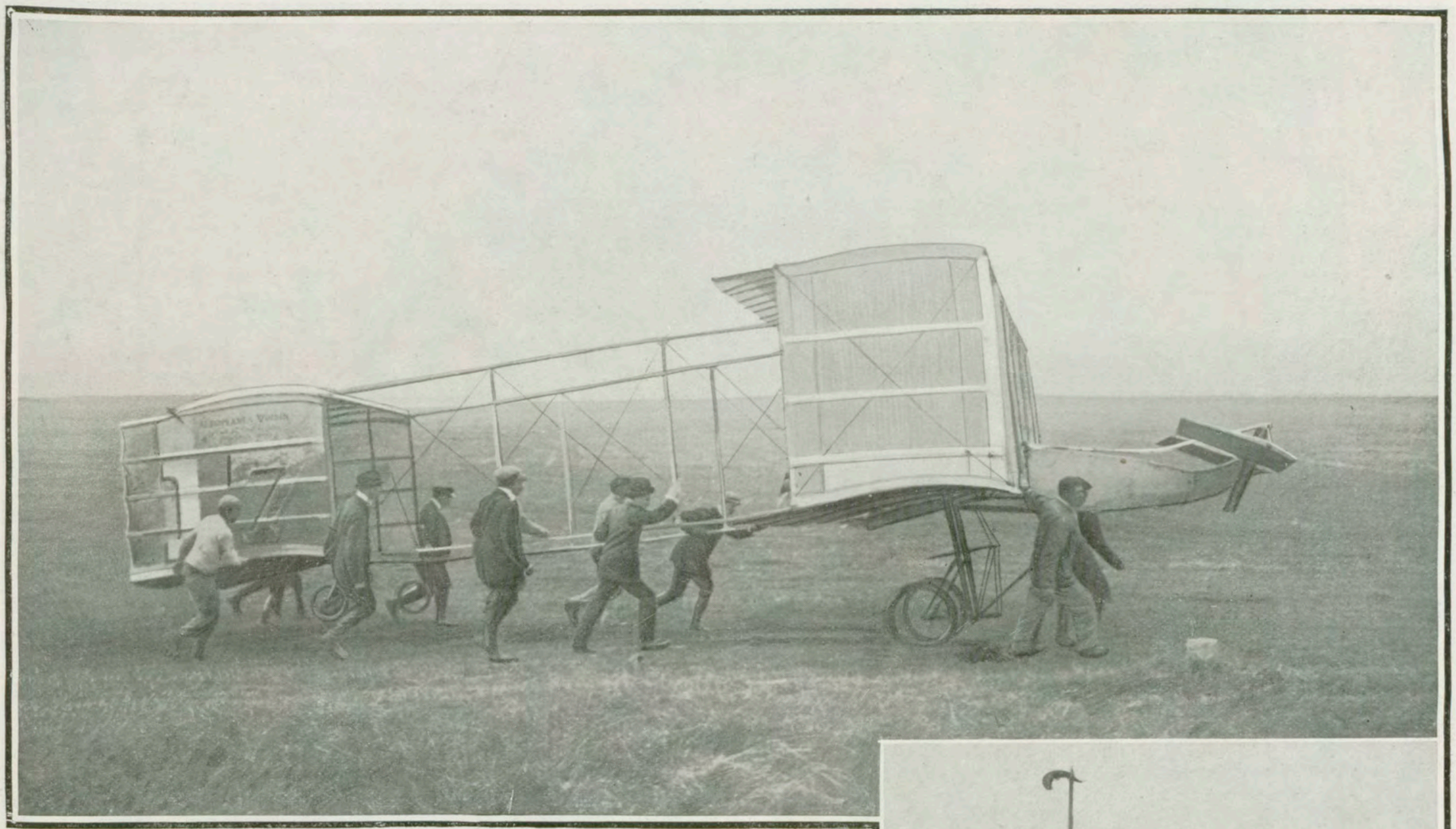
LE CAPITAINE FERBER

Le capitaine Ferber, qui fut un des précurseurs de l'aviation, s'est tué le 25 septembre au cours d'une expérience au meeting de Boulogne-sur-Mer, auquel il prenait part sous le pseudonyme de De Rue. Son appareil s'étant renversé sur lui, il eut la poitrine défoncée sous le poids du moteur. Esprit chercheur et très distingué, excellent vulgarisateur, il était, dans la pratique la prudence même:

« Pas à pas, saut à saut, vol à vol », tel était son adage préféré.

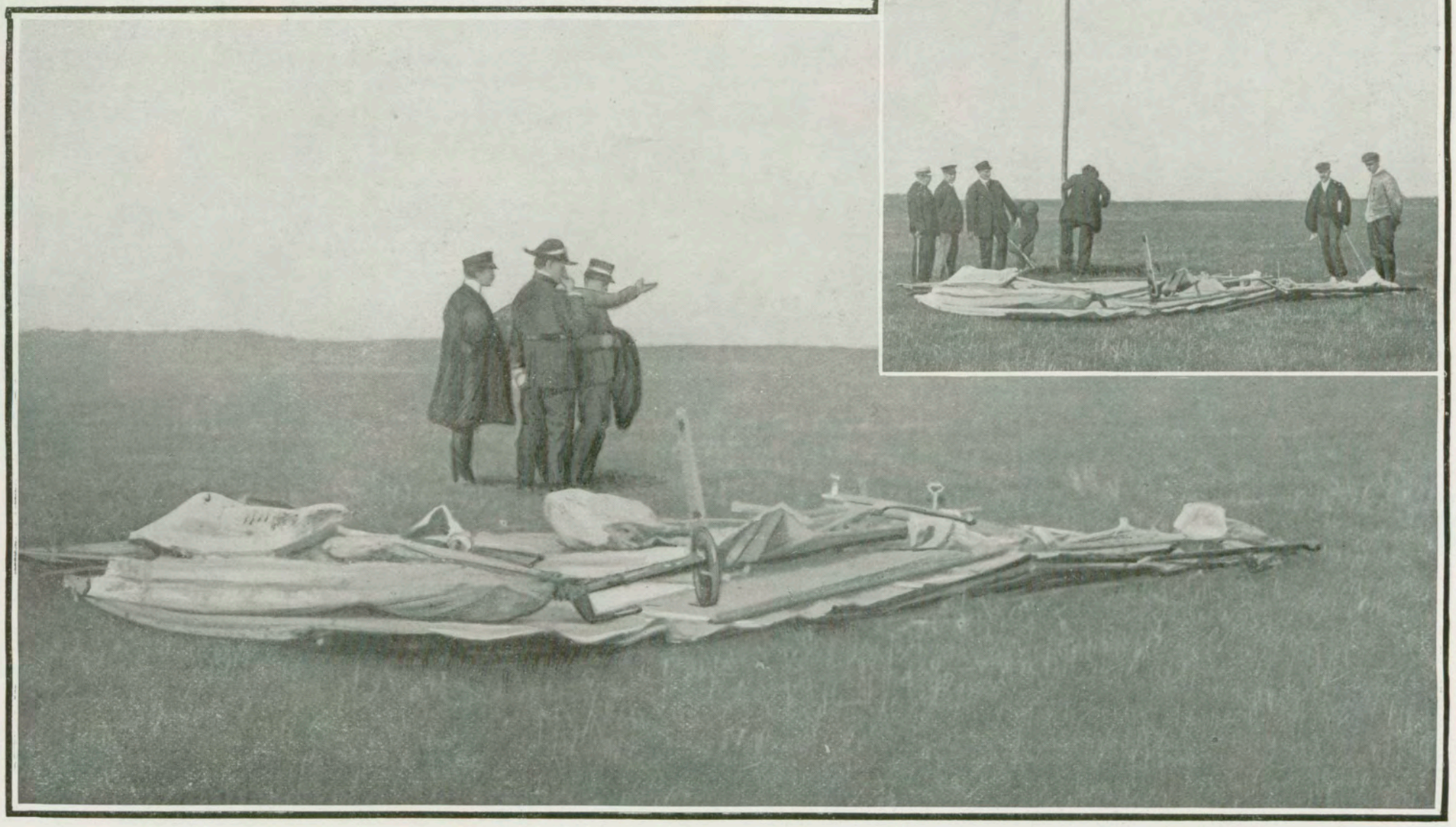
Capitaine Ferber

L'ACCIDENT DE BOULOGNE-SUR-MER



Le dernier départ.

A 10 heures du matin, malgre un vent nord-est de 10 mètres, Ferber faisait sortir son appareil. A 10 h. 7 il prenait son essor vent debout et, après un kilomètre en ligne droite, commençait un virage à gauche.



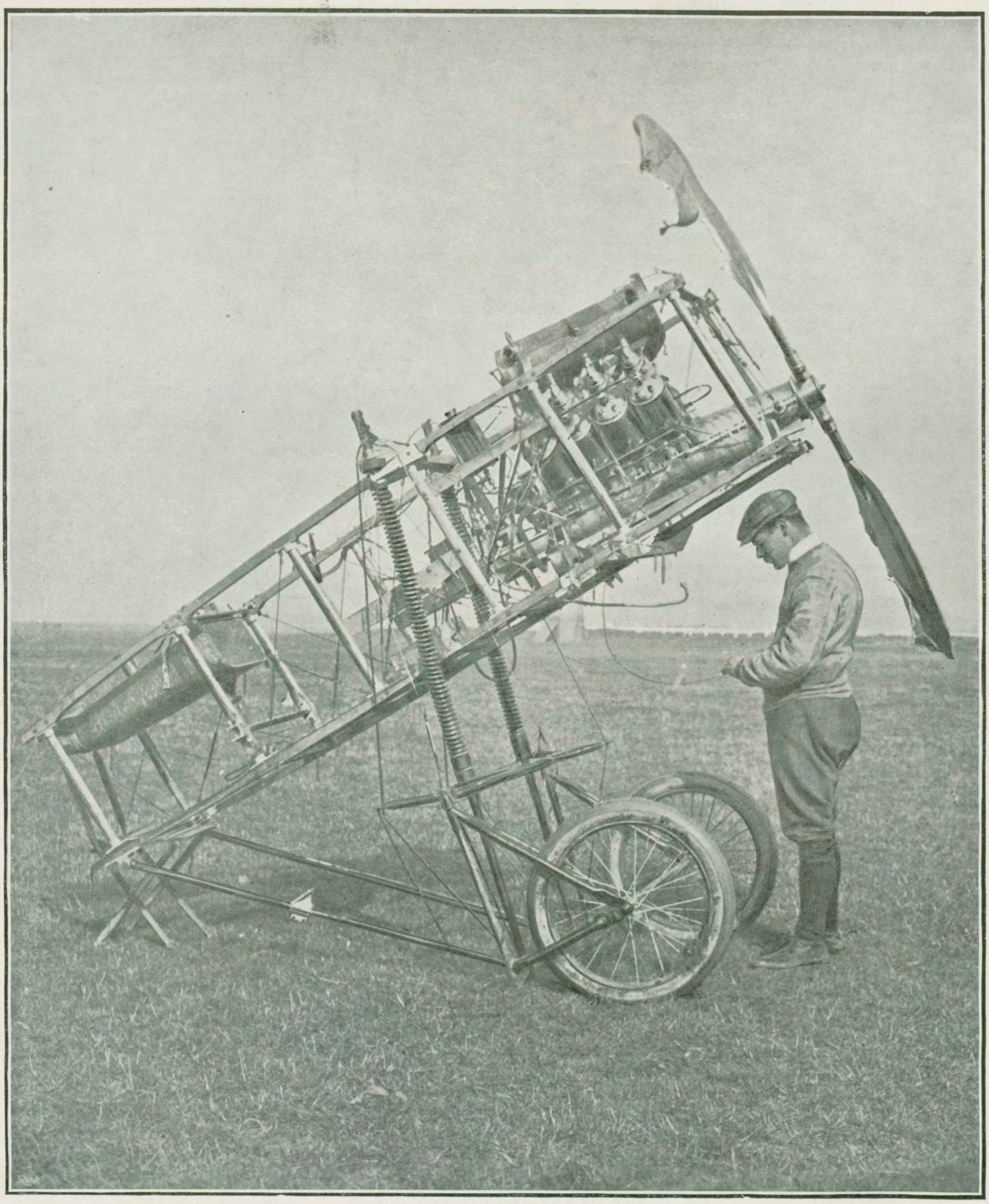
Dix minutes après.

Soudain, il fut pris par le vent et son appareil s'inclina jusqu'à toucher terre de l'aile gauche; il chercha à atterrir, mais ses roues vinrent buter dans un petit fossé qui traversait l'aérodrome.

Les débris des ailes.

La cellule avant vint heurter le sol et l'appareil tout entier capota, se renversant sur l'aviateur qui fut pris sous les longerons, lui comprimant l'abdomen et la poitrine.

L'ACCIDENT DE BOULOGNE-SUR-MER

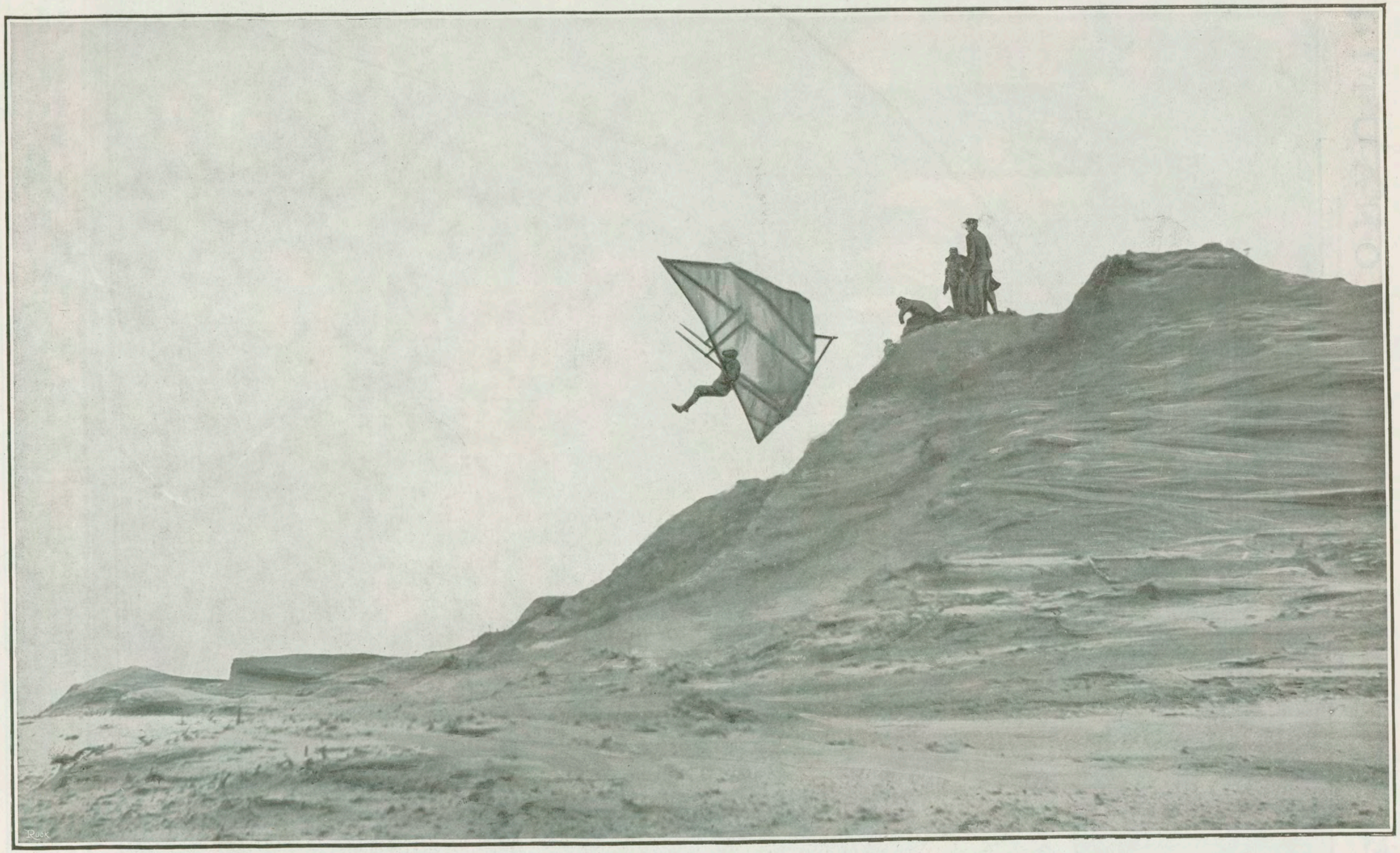


CE QUI RESTAIT DU CHASSIS APRÈS LA CHUTE

Le malheureux aviateur put se dégager lui-même des débris de l'appareil en rampant sur le sol. Il ne se croyait pas gravement atteint et s'inquiétait de son appareil, refusant de se laisser emmener. Soudain, il se plaignit de douleurs atroces au ventre; on le transporta à l'infirmerie où il succombait une demi-heure après à une hémorragie interne.

La Vie au Grand Air

LE PREMIER VOL DE FERBER



FERBER FAISANT SA PREMIÈRE EXPÉRIENCE EN PLANEUR

Le capitaine Ferber fut, en France, le premier disciple de Lilienthal et, on peut dire, le promoteur de l'aviation. Après plusieurs essais de planeurs en cerf volant, il se lança pour la première fois, à Nice, en 1901. L'appareil franchit 15 mètres, et atterrit en 24 secondes. Il continua ses expériences à Brest et au Conquet et, après avoir eu connaissance des travaux des Wright, il construisit son appareil à gauchissement, qu'il étudia en le fixant à un pylone. Il fut longtemps le seul en France à croire à l'authenticité des récits des deux aviateurs américains.

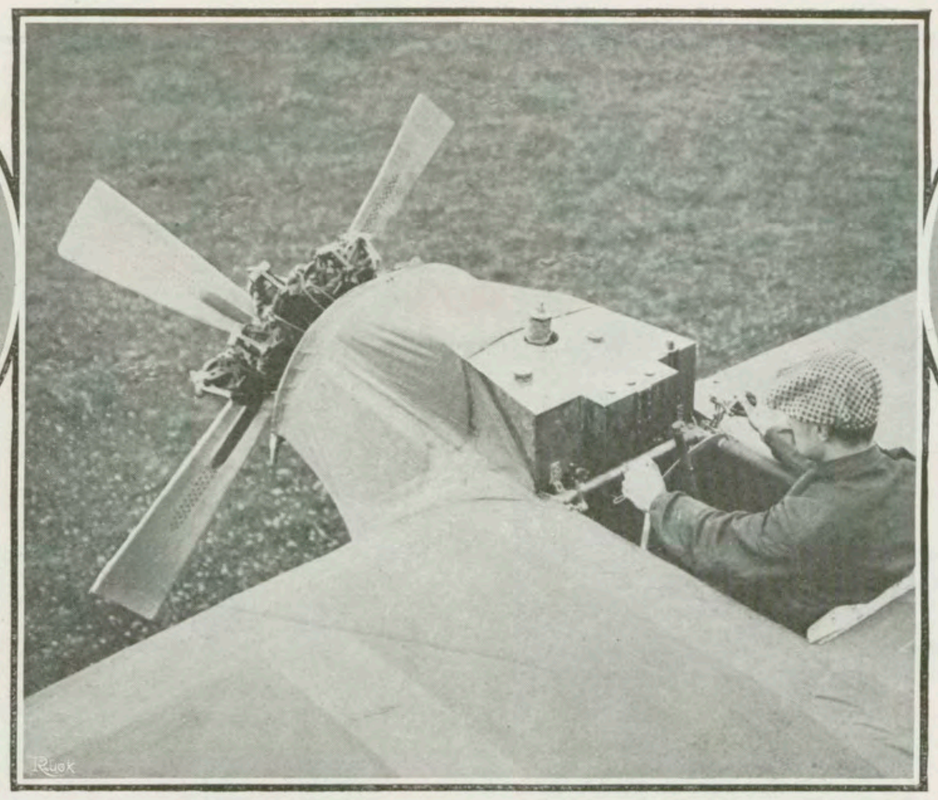
LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

LA NEF CENTRALE DU GRAND PALAIS

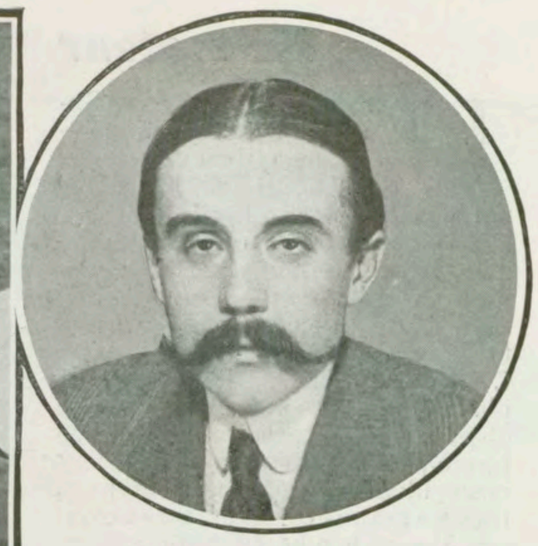
Le premier Salon de la Locomotion aérienne a ouvert ses portes samedi dernier. MM. Esnault-Pelterie commissaire général et André Granet, secrétaire général, nous ont présenté une exposition d'un style nouveau, discret et élégant, qui a eu tout de suite les faveurs du grand public. On aperçoit, sur notre photographie: au centre, le Blériot de la Traversée de la Manche; au-dessus, un ballon du Siège de Paris et, derrière, une montgolfière du XVIII^e siècle.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

M. Robert Esnaut-Pelterie.
Commissaire général du Salon de la Locomotion aérienne.



Au volant.
Organisateur, constructeur, exposant et aviateur, M. Esnault-Pelterie est l'homme de toutes les activités.



M. André Granet.
Secrétaire général du Salon de la Locomotion aérienne.

L'organisateur

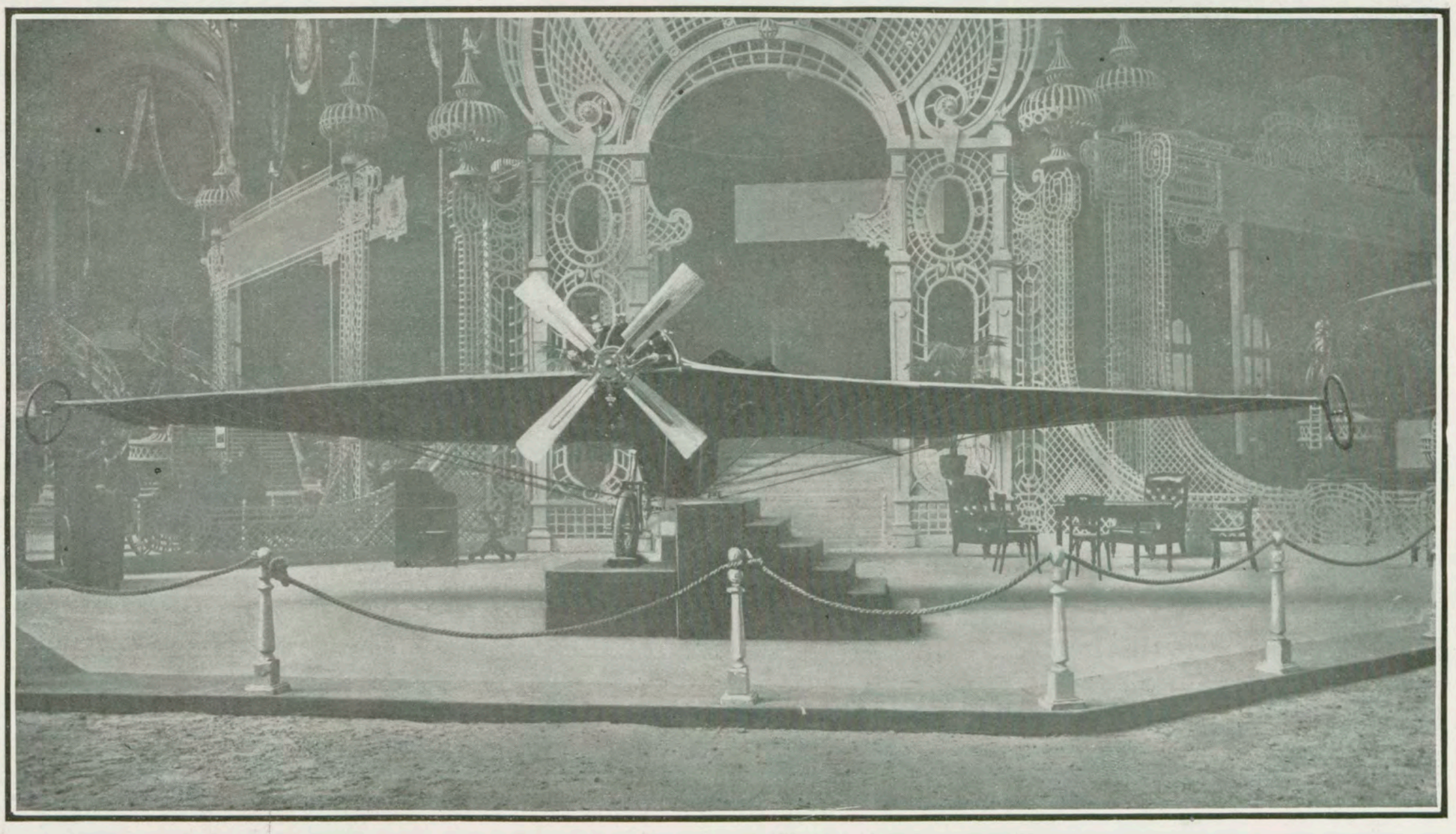
Si ce premier Salon de la Locomotion aérienne est un succès, et c'en est un, c'est à deux hommes qu'on le doit, auxquels il faut ici, en tête de ce compte rendu, rendre hommage : ce sont MM. Robert Esnaut-Pelterie, commissaire général, et André Granet, secrétaire général, deux hommes jeunes, qui ne se sont pas attardés dans l'imitation du passé, mais qui nous ont donné quelque chose de neuf, d'inédit et de charmant.

Quand il fut question d'organiser un Salon de l'Aéronautique, on rencontra tout de suite bien des difficultés. M. Esnaut-Pelterie se heurta à des mauvaises volontés, à des apathies. Il sut convaincre les unes et surmonter les autres. A la tête du petit groupe de constructeurs auxquels il avait su, dès le premier abord, faire adopter ses idées, il triompha de tous les obstacles, et c'est en grande partie à sa ténacité que nous devons la merveilleuse exposition devant laquelle tout Paris va défiler. Il fut puissamment aidé dans cette tâche par M. André Granet, le secrétaire général, qui apporta dans cette exposition d'un genre nouveau ses qualités d'organisation, son goût sûr et éclairé. Abandonnant le faste de stands, les orgies de lumière du Salon de l'Automobile, les organisateurs ont adopté un modèle de stand unique pour tous les exposants, une décoration sobre et coquette. Les oriflammes y dominent, blanches et jaunes, tandis que les tapis des stands sont d'un bleu Nattier, bordé d'une bande plus foncée. Quant à l'éclairage, il se compose uniquement de puissantes lampes à arc qui permettront, le soir venu, d'éclairer d'une façon intense le vaste hall.

du succès

Ses obligations d'organisateur ont contraint M. Esnaut-Pelterie de s'éloigner un peu de la lutte. Mais la question du vol continue à le préoccuper. C'est en chercheur méthodique et obstiné qu'il la poursuit et le superbe appareil qu'il expose au Grand Palais dans un de quatre stands d'honneur, est bien celui qui donne le plus à l'œil l'impression de l'immense oiseau déjà fatigué du repos, et qui demain va prendre son vol.

J. B.



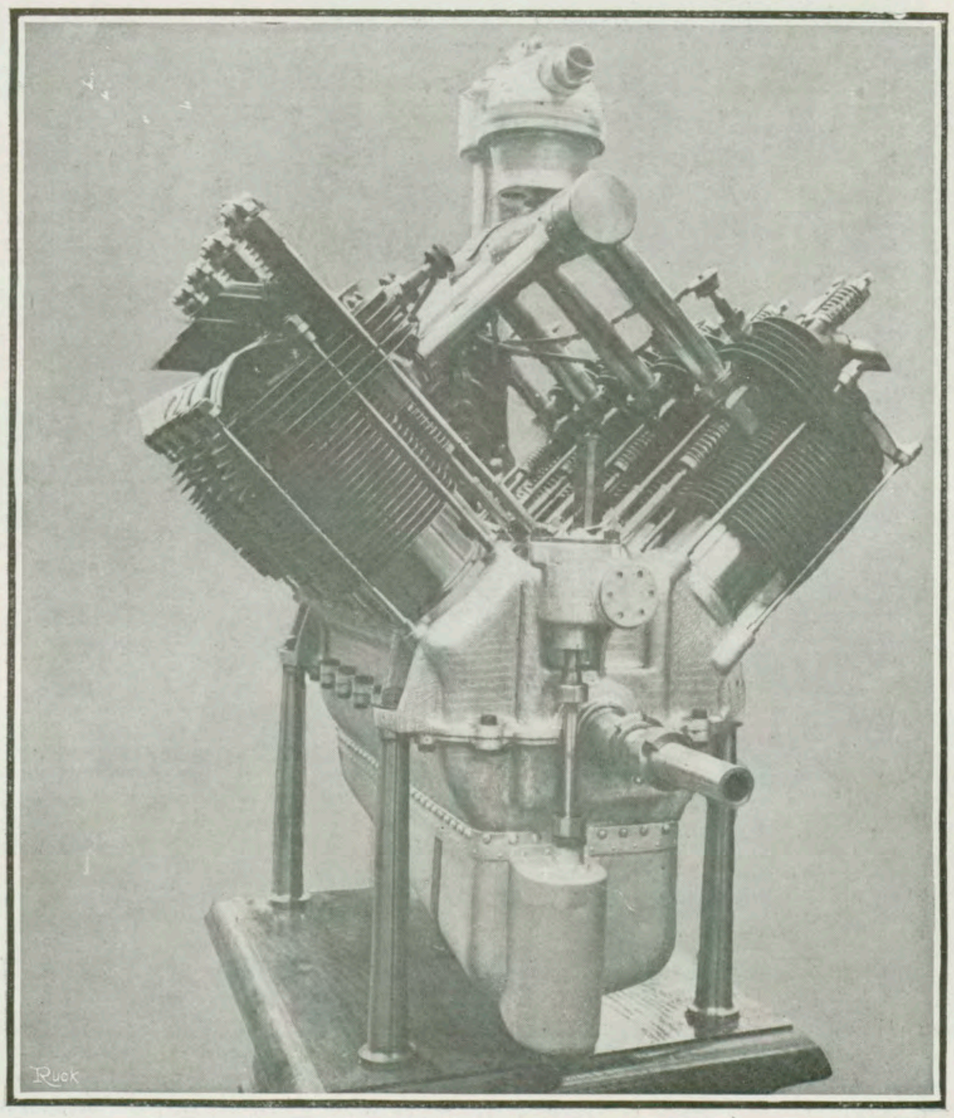
Le R. E. P. au Stand d'honneur.
Un des quatre stands d'honneur est occupé par le monoplan Esnaut-Pelterie, qui fut un des premiers à voler. Sa structure bien étudiée lui donne l'aspect de l'oiseau. Malgré sa teinte rouge, il est muni de fortes toiles Continental.

LE SALON DE L'AERONAUTIQUE

Le moteur

UNE particularité de ce Salon de la Locomotion aérienne, qui est venu, dans l'histoire de l'élégance parisienne, prendre la place du Salon de l'Automobile, c'est d'y voir figurer les mêmes noms que nous trouvions en première place aux expositions du Grand Palais, quand les voitures y jouaient le grand rôle. C'est que, maintenant que l'aéroplane commence à ne plus être un objet de laboratoire, mais se transforme peu à peu en un instrument merveilleux de tourisme et de sport, tous les grands constructeurs se sont mis à la recherche du moteur léger, destiné à donner la vie aux oiseaux artificiels.

Au premier rang, il faut citer la maison Renault, dont un modèle triomphait récemment au concours de l'A. C. F. pour les moteurs à grande puissance massique. On se souvient que, pour ce concours, la première condition imposée, était de ne pas dépasser 3 kilos par cheval. Le moteur Renault satisfit largement aux conditions imposées. Outre ce modèle, Louis Renault expose sur son stand deux autres moteurs, qui sont le perfectionnement de celui-ci et qui viennent de sortir de ses ateliers de Billancourt. Ils sont à huit cylindres en V et à refroidissement par ailettes. Le courant d'air formidable causé par l'hélice permet, en effet, d'employer en aviation l'*air cooling* pour les moteurs de forte puissance, alors que les Américains, seuls, osent l'utiliser dans leurs moteurs de voitures. Un ventilateur intérieur assure, en outre, une circulation d'air intense, même quand l'appareil est arrêté. On évite ainsi tout le poids et toute la complication que comporte le refroidissement par eau, permettant ainsi d'emporter une plus grande quantité d'essence et d'élargir le cercle d'action.



Le moteur Renault pour aéroplanes

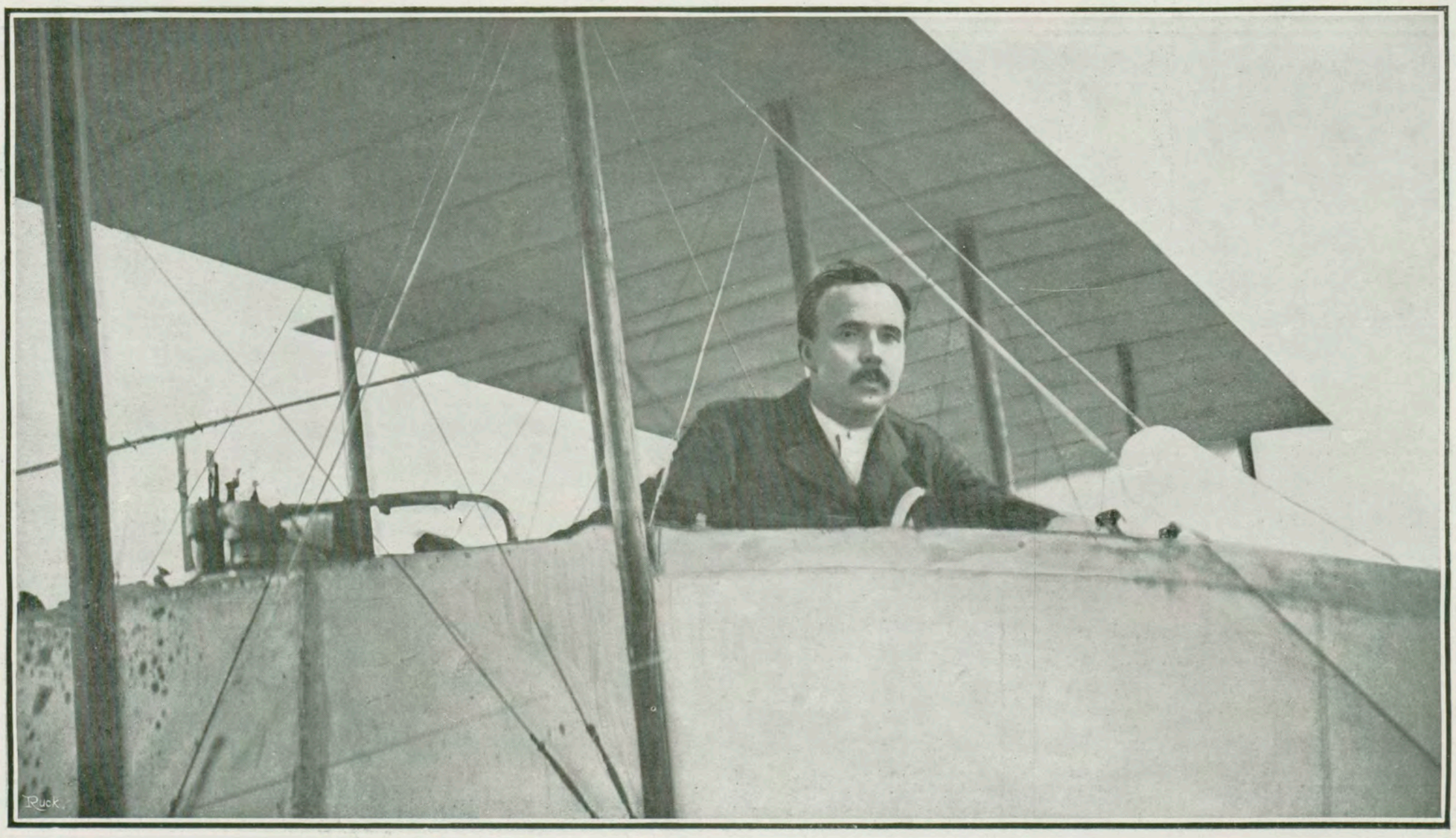
C'est un moteur 8 cylindres en V, à refroidissement par ailettes, aidées d'un ventilateur intérieur. Il comporte un carburateur qui permet un emploi méthodique de l'essence.

Renault

Cette essence, elle-même, est mieux utilisée, par suite de la présence d'un carburateur qui empêche la consommation immodérée, écueil dangereux et dispendieux de certains moteurs légers. La régularité de marche du moteur Renault est proverbiale. Or, cette régularité est la condition la plus indispensable à un moteur d'aéroplane; elle est la vie même de l'appareil et celle aussi de l'aviateur. On peut donc s'attendre, d'ici peu, à voir le moteur Renault adopté par nombre d'aviateurs.

A peine sorti des usines, il vient, d'ailleurs, de remporter un joli succès avec Maurice Farman. Le frère cadet du recordman du monde de durée, sacrifie, lui aussi, à l'aviation et, depuis quelque temps, il se livrait à des expériences sur un biplan de son invention qu'il a muni d'un moteur Renault. Or, jeudi dernier, il a accompli une magnifique performance. Parti de Châteaufort, il couvrait un parcours circulaire de 15 kilomètres environ, au-dessus du plateau de Buc, avant de rejoindre son hangar du Trou-Salé par-dessus les bois, les collines, les fermes, et atterrissait sans difficulté, aux portes même de son hangar, au bout d'un quart d'heure.

F.-A. W.

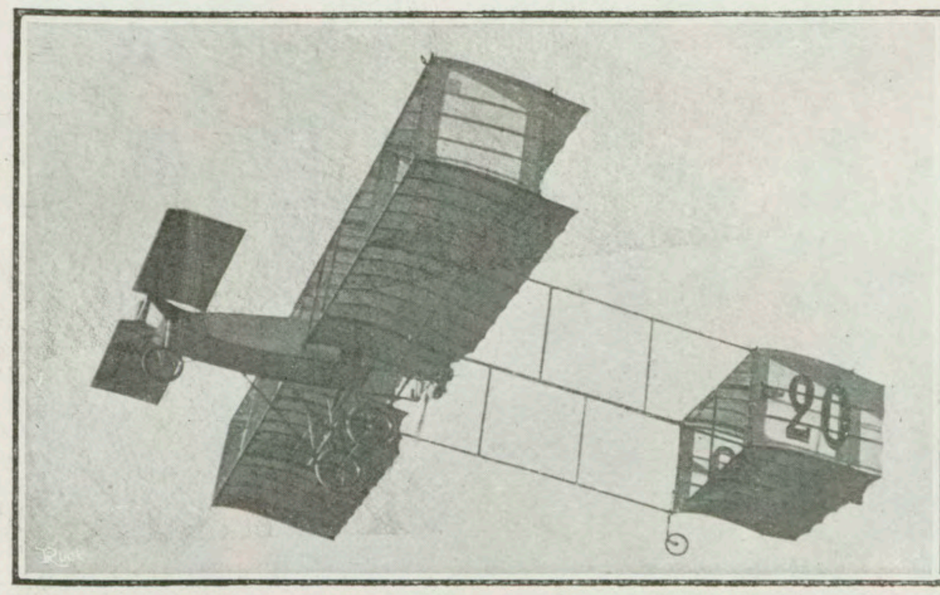


Maurice Farman sur son biplan.

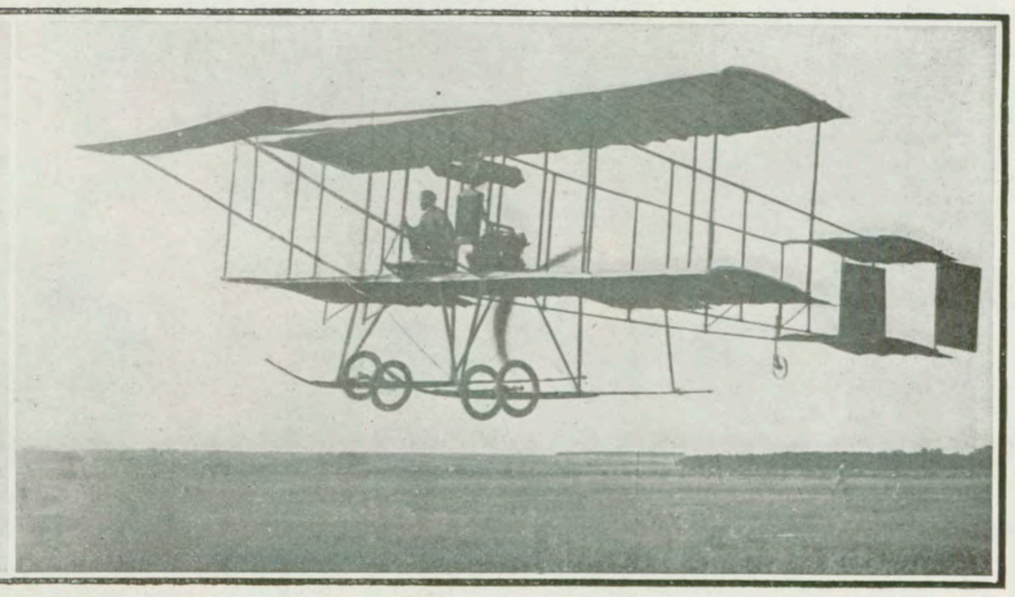
Sur un biplan de son invention, muni d'un moteur Renault, Maurice Farman a accompli, le 23 septembre, une performance remarquable, couvrant environ 15 kilomètres en circuit fermé par-dessus les bois et les collines.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

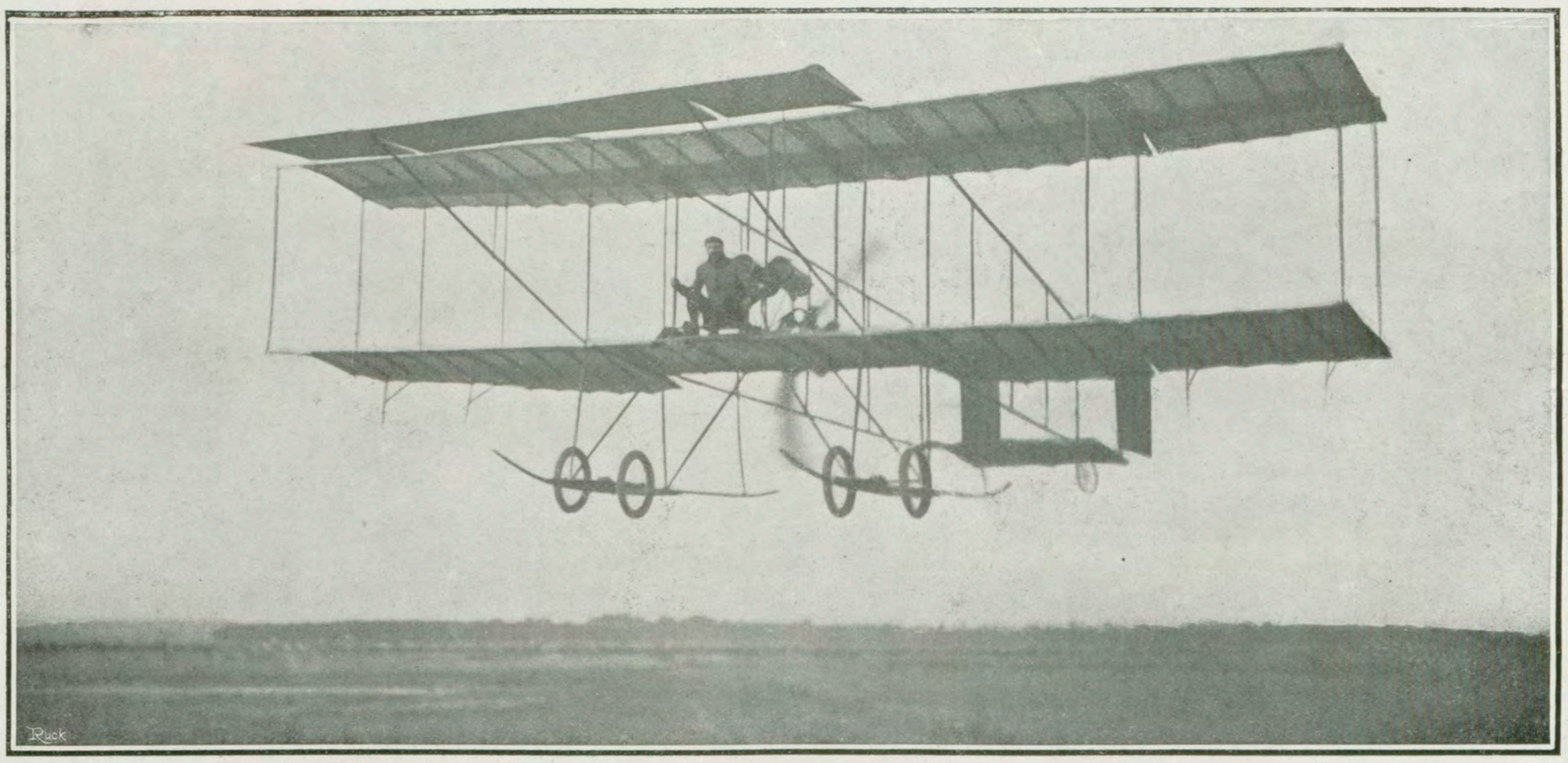
Bosch et la locomotion aérienne



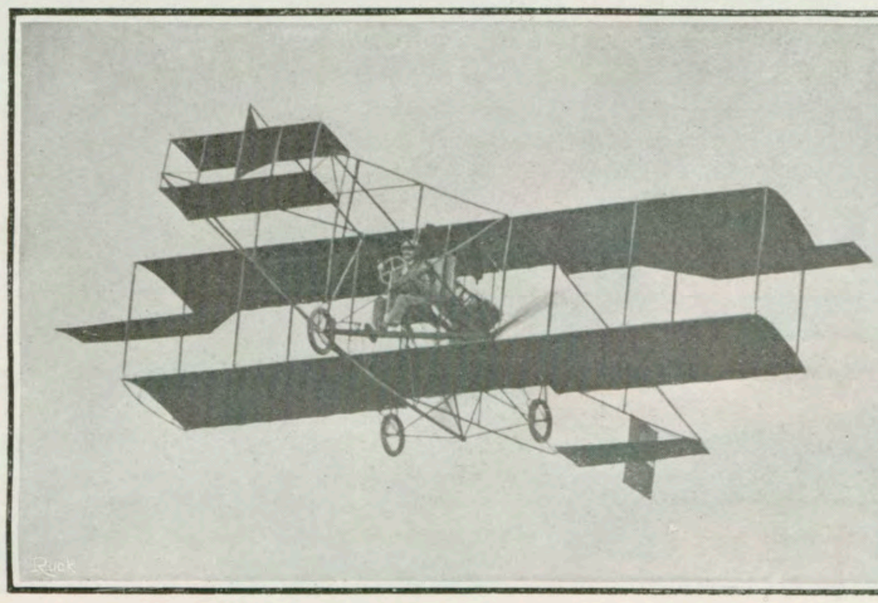
Paulhan.
Qui détient le record de la distance avec 130 kilomètres, magnéto Bosch.



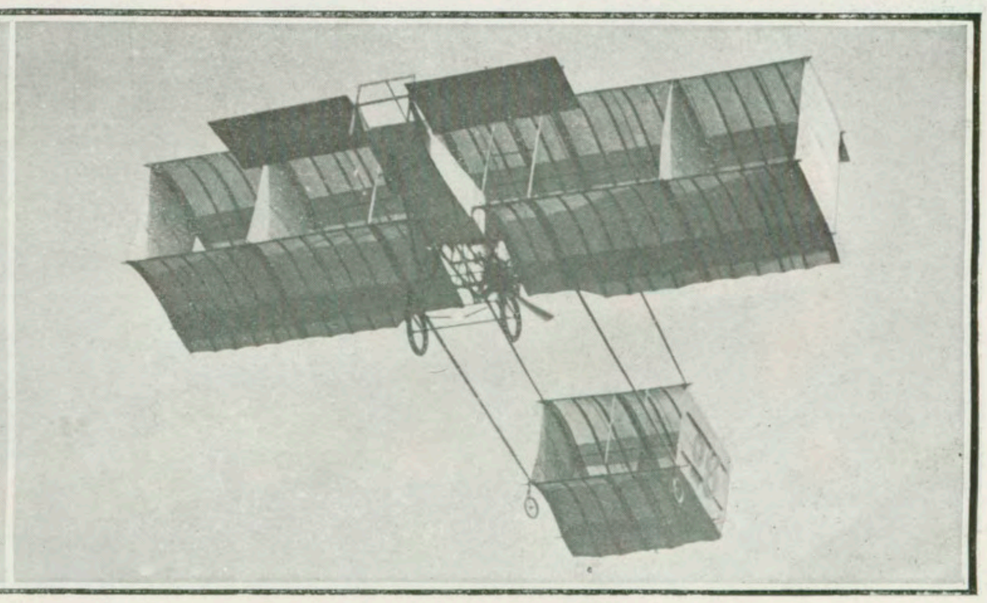
Curtiss.
Gagnant de la Coupe Gordon Bennett, magnéto Bosch.



Henri Farman.
Le gagnant du Grand Prix de Champagne, recordman de la distance et de la durée, 180 kilom. en 3 h. 4 m. 56 s. 1/5, a adopté la magnéto Bosch.



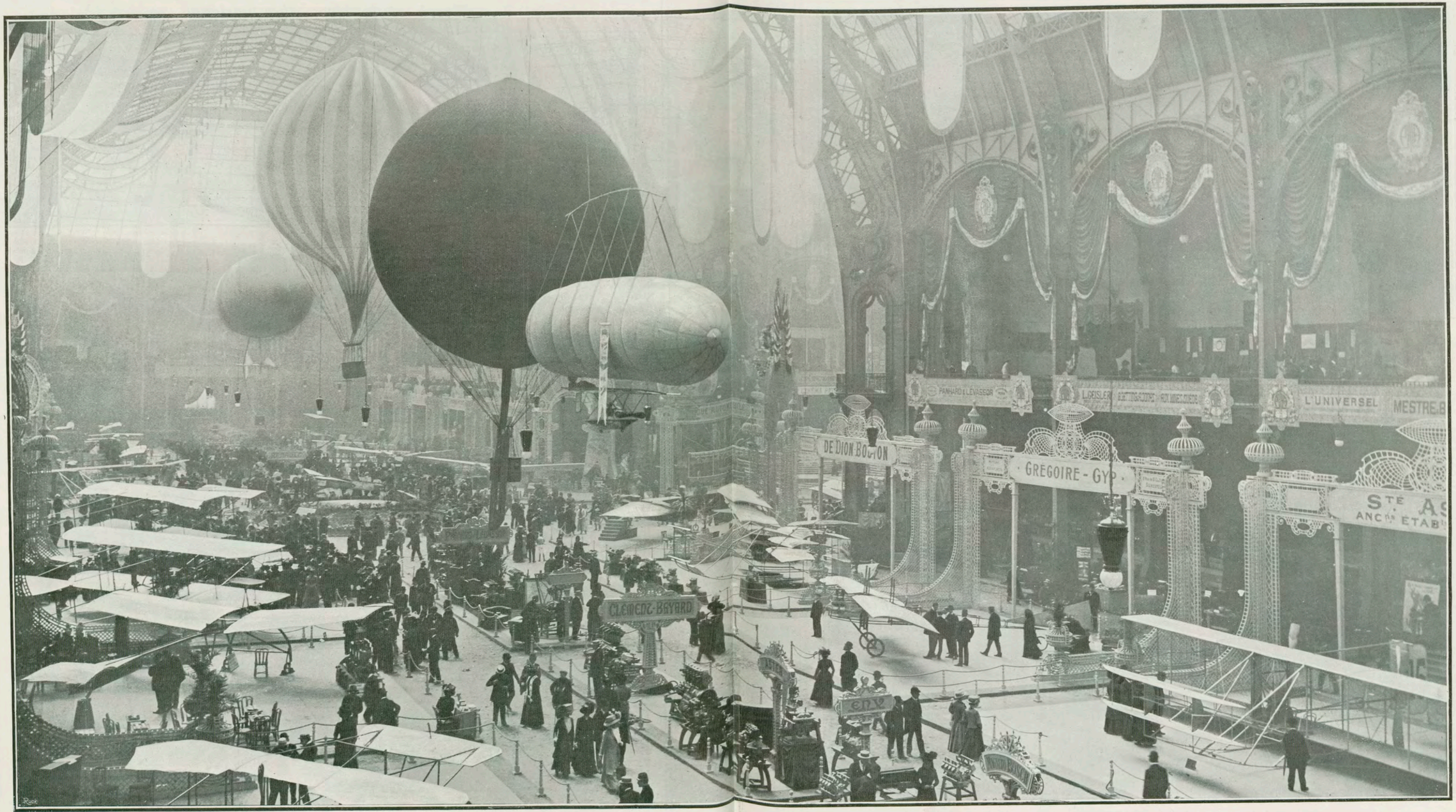
Sommer.
Le héros de la revue en aéroplane à Nancy emploie la magnéto Bosch.



Rougier.
Recordman de la hauteur à Brescia, avec 198 m. 50, magnéto Bosch.

La Vie au Grand Air

LE SALON DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE



VUE PANORAMIQUE DU GRAND PALAIS, LE MATIN DE L'INAUGURATION

A l'approche des frimas, les oiseaux modernes ont trouvé un nid spacieux dans le Grand Palais. Grâce à M. Robert Esnault-Pelterie, commissaire général, les jeunes gloires du sport aérien, celles de demain y ont élu domicile pour trois semaines. L'inauguration du premier Salon a été faite par le Président Fallières, le 25 septembre. Là, sont réunis tous les engins, dirigeables et aéroplanes, prêts à prendre leur revanche sur la nature jalouse, sur la fatalité injuste. Dans l'hémicycle central, la foule se presse autour de l'appareil qui a permis à Blériot de traverser la Manche. Les types d'aéroplanes sur lesquels les Farman, les Latham, les Paulhan se sont imposés, sont également très entourés et tous les profanes s'étonnent et admirent. « Dire que c'est avec d'aussi frêles instruments que l'espace a été conquis! » Tous les grands constructeurs de moteurs et d'hélices ont également exposé et leurs stands sont envahis par le public qui veut apprendre.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

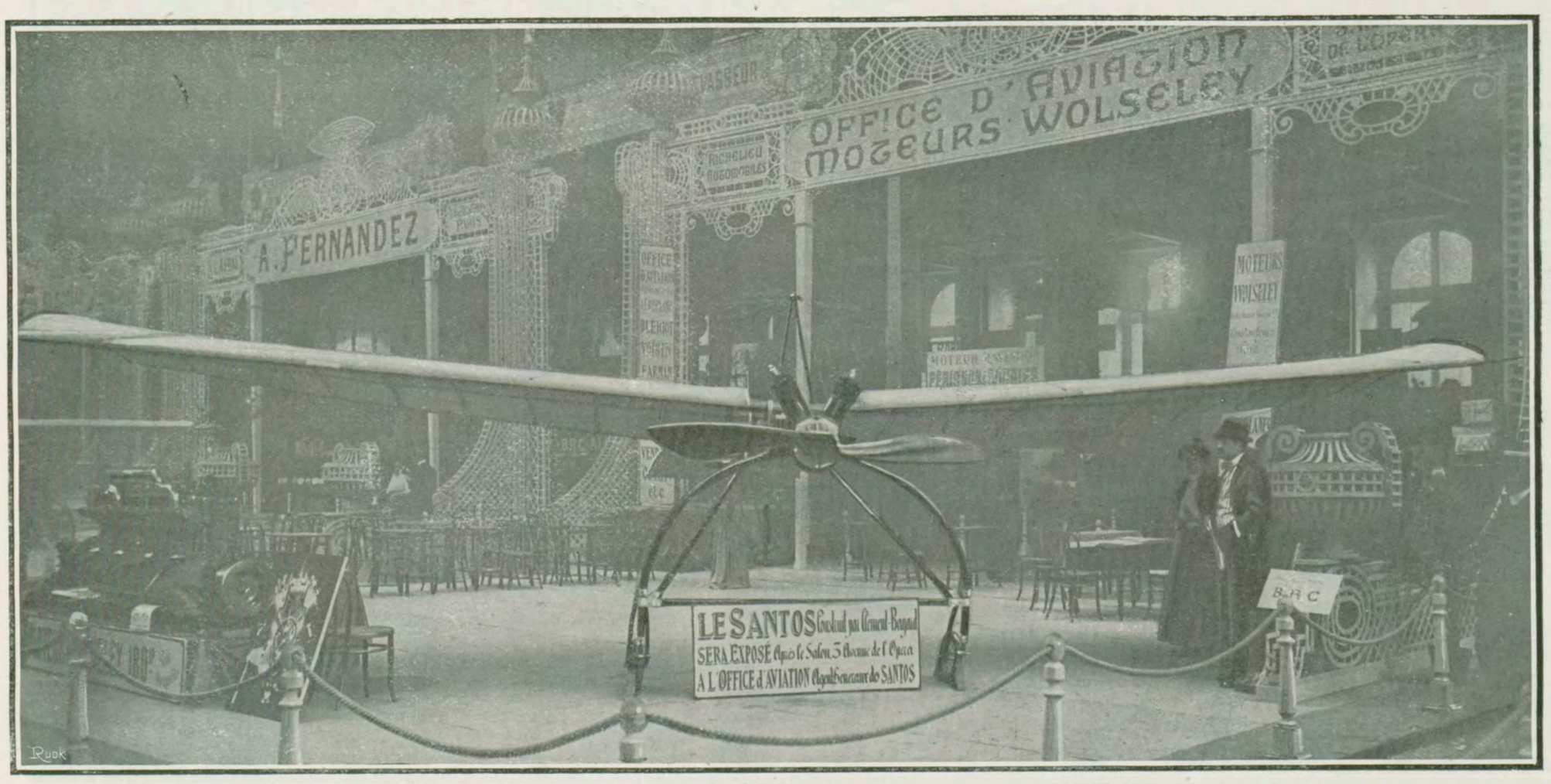
Le Stand de l'Office d'Aviation.

Le moteur Wolseley-Siddeley à 8 cylindres, pour dirigeables, figure à ce stand qui contient en outre l'aéroplane Odier-Vendôme.

Un nouveau modèle d'Avion

Au stand de l'Office d'Aviation, on peut voir du nouveau. C'est tout d'abord le moteur Wolseley-Siddeley, qui a fait ses preuves sur terre et sur mer et qui va sous peu triompher dans les airs. Le modèle à 4 cylindres, suspendu sur ressorts, qui y est exposé, attire les yeux de tous les visiteurs. Mais, à côté, voici un aéroplane d'un modèle tout à fait spécial, c'est le monoplan Odier-Vendôme, dont la légèreté, les lignes gracieuses sont si séduisantes. C'est, sans contredit, un des succès de ce premier Salon de l'Aéronautique. Outre le monoplan, qui est garanti marcher à 70 kilomètres à l'heure, la maison Odier-Vendôme construit un biplan sur les mêmes principes. L'Office d'Aviation s'est assuré la concession exclusive de ces deux modèles d'appareils qu'elle peut céder à ses clients, absolument garantis. Les appareils sont d'ailleurs livrés après un essai d'une heure.

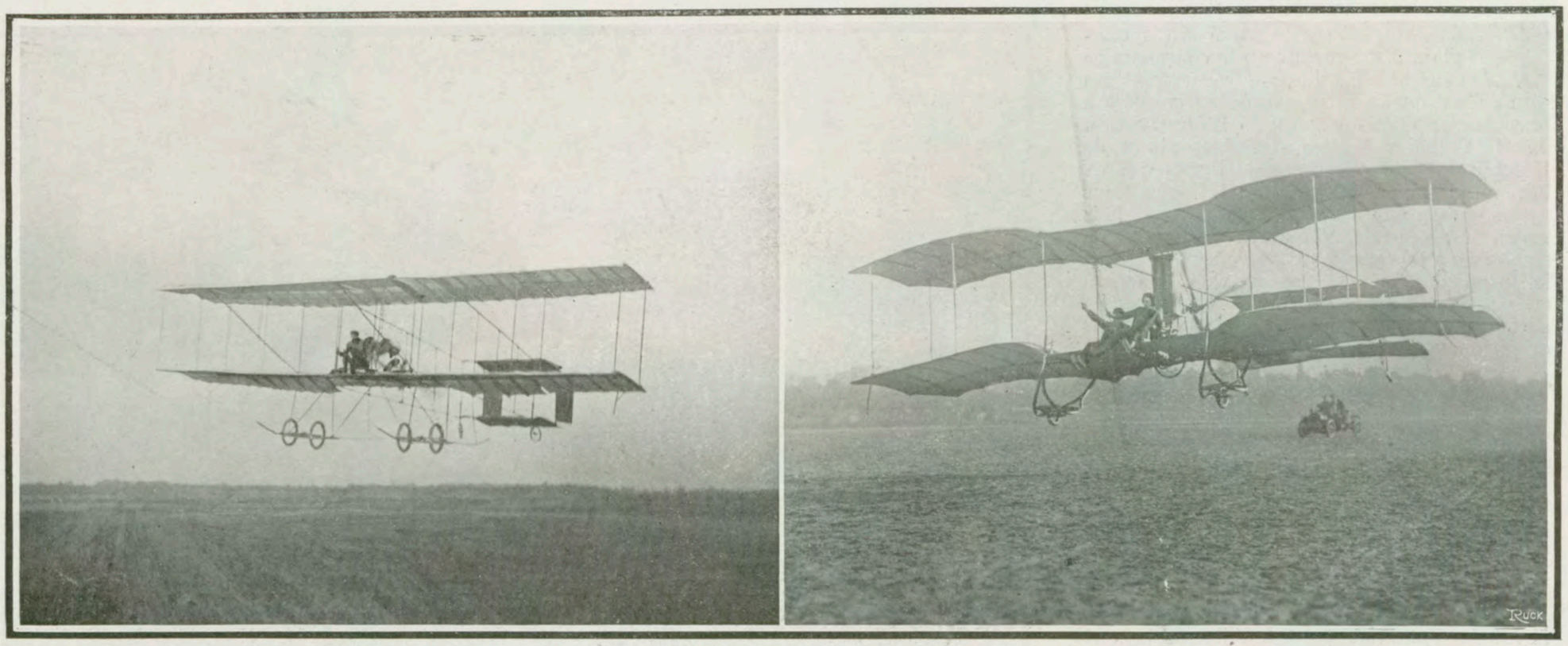
L'Office d'Aviation se met du reste à la disposition des personnes désireuses d'acheter un appareil pour le leur faire essayer. On peut, tous les matins, faire un tour dans le biplan, à condition de s'inscrire, pour avoir son tour, à l'Office d'Aviation, 3, avenue de l'Opéra.



L'aéroplane Odier-Vendôme.

Cet appareil, construit en bois spécial et pratiquement incassable, pèse 580 kilogs en ordre de marche. Il est muni d'un moteur de 18 chevaux.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE



Le biplan Farman.
Surface 40 mètres carrés, envergure 10 mètres, longueur 12 mètres. Poids 550 kilos. Moteur au choix. Magnéto. 1 hélice. Prix, de 23 à 28.000 francs.

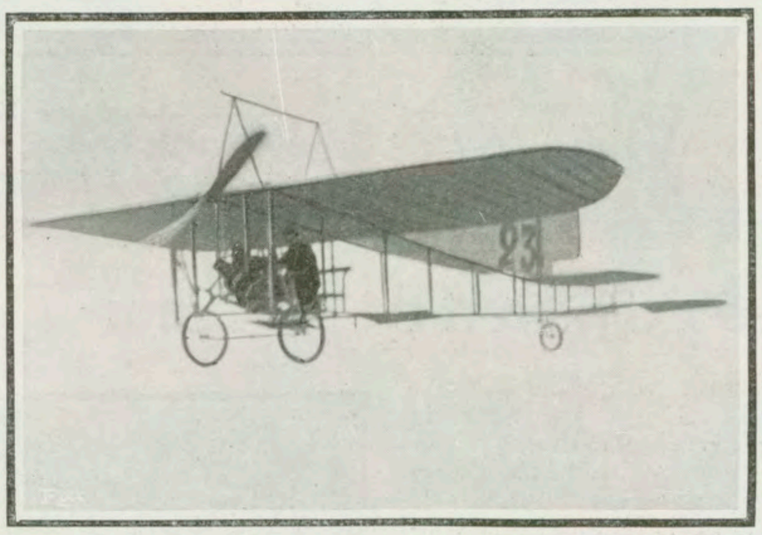
Le biplan Odier-Vendôme.
Surface 54 mètres carrés, poids 580 kilos, avec l'aviateur, moteur 18 chevaux, livré après essai d'une heure. Le monoplan peut atteindre une vitesse de 70 kilomètres à l'heure.

Le Choix d'un Aéroplane

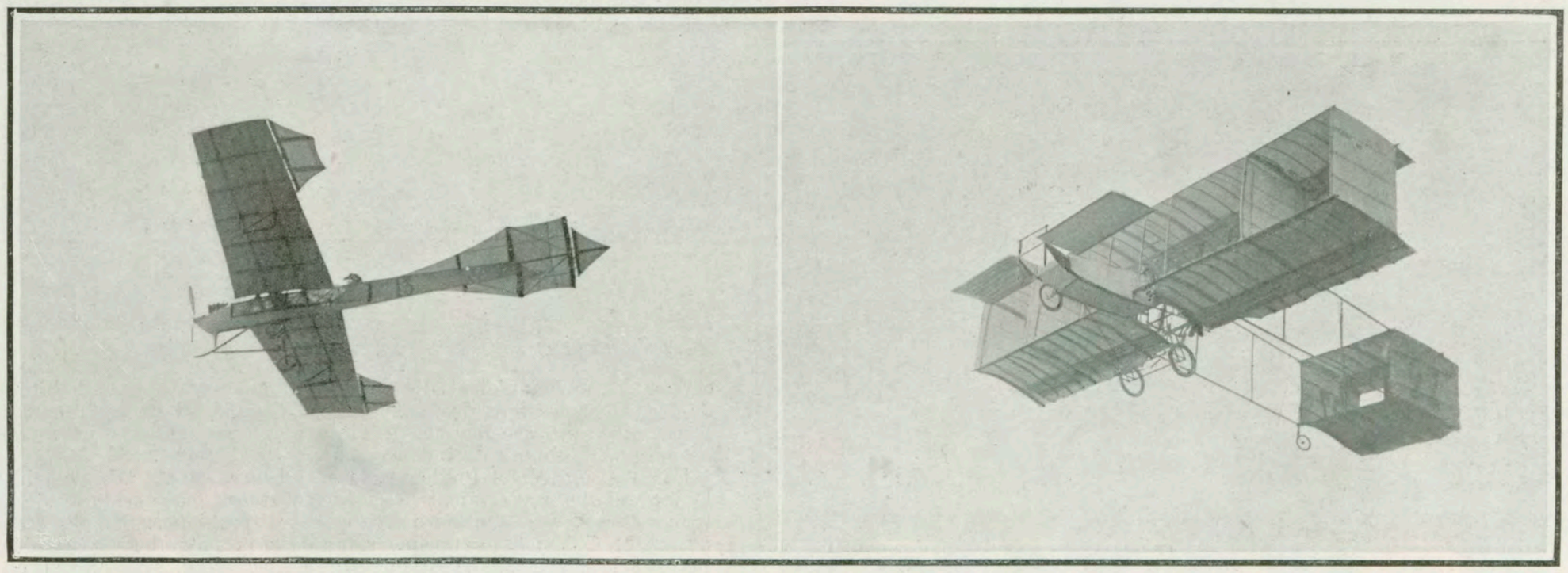
Le meeting de Reims a répandu dans les masses l'idée de l'aviation. Depuis qu'au-dessus de la plaine de Bétheny, les Latham, les Paulhan, les Farman, les Blériot ont accompli leurs vols merveilleux avec une telle facilité apparente, tout le monde veut voler.

Outre l'attrait du sport nouveau, la griserie de la sensation inédite, les prix offerts de toutes parts par les groupements divers vont grossir le nombre des hardis aviateurs. Les fabricants d'aéroplanes eux-mêmes ont été surpris par le flot des acheteurs et la demande surpassant l'offre, les stocks existant en magasin ont été vite épuisés. Si vous vous présentez à l'usine, on vous donnera un numéro, tel à l'âge d'or de l'automobile, et il vous faudra attendre jusqu'au printemps prochain pour prendre livraison de votre appareil. Fort heureusement, il existe une maison qui ne s'est pas laissé saisir au dépourvu et qui a pris ses précautions pour satisfaire ses clients, c'est l'Office d'Aviation qui, grâce à ses contrats avec les principaux fabricants, est à même de livrer, soit à lettre vue soit à date fixe les appareils des différentes marques. Depuis un an déjà, ses directeurs avaient deviné le mouvement qui allait se produire, et c'est grâce à cette sage prévoyance qu'ils sont à même de satisfaire dès à présent leurs clients.

L'Office d'Aviation a organisé à Juvisy une école de pilotes, qu'il ouvre largement à ses clients, pour apprendre à monter leurs appareils. Il se met en outre à leur disposition pour racheter ou échanger les appareils neufs ou usagés de toutes marques. Ajoutons, enfin, que le client n'est pas contraint de régler ses achats comptant, mais qu'il peut espacer ses versements, l'Office devenant pour lui une véritable Banque de l'aviation.



Le monoplan Blériot.
Type du meeting de Reims. Moteur 16 chevaux 3 cylindres, surface 22 mètres carrés, envergure 10 mètres, longueur 7 mètres. Poids 550 kilos. Prix 10.000 francs.



Le monoplan Antoinette.
A gauchissement ou à ailerons. Moteur 50 chevaux 8 cylindres, surface 50 mètres carrés, envergure 12 m. 80. Poids 520 kilos. Prix 25.000 frs.

Le biplan Voisin.
Surface 50 mètres carrés, envergure 11 mètres. Poids 550 kilos. Moteur au choix. Prix, de 18 à 22.000 francs.

L'AÉROPLANE KŒCHLIN

Lorsque M. Fallières arriva au stand Kœchlin où est exposé un monoplan, il se tourna vers le commissaire général, qui l'accompagnait, et lui dit : « C'est curieux, comme on arrive déjà à faire des appareils élégants. » L'observation de M. Fallières était juste, l'aéroplane de Kœchlin est d'une joliesse de lignes qui en fait un des plus beaux modèles que nous ayons encore vus. Son fuselage tout en bois verni, très étudié, opposant très peu de résistance à l'avancement, affecte exactement la forme du skiff. Il est supporté par un châssis orientable breveté très robuste. Sa surface portante est de 17 m. 9 et son poids en ordre de marche est de 240 kilogrammes. Il est mû par un moteur de 20-28 chx.

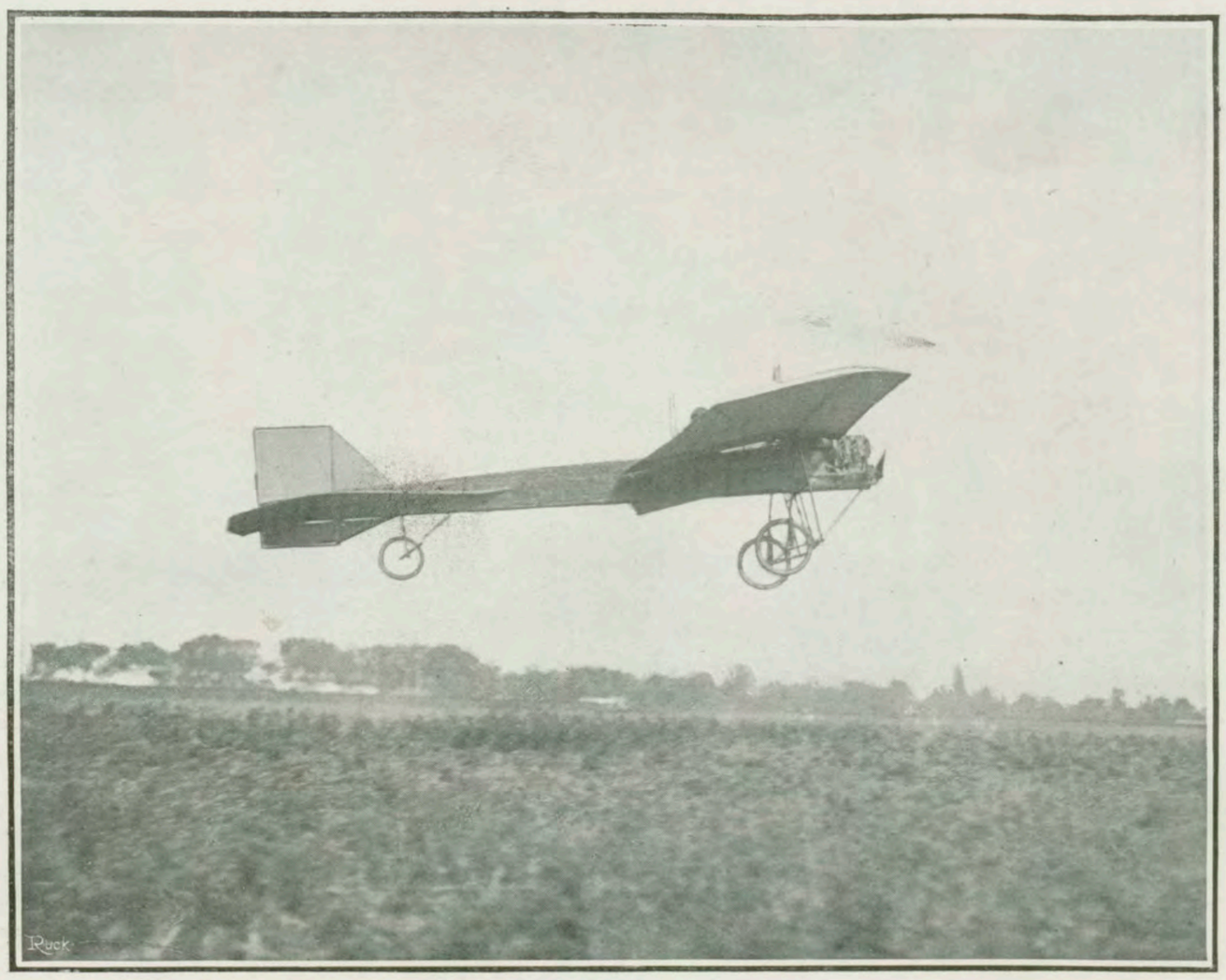
A l'arrière, se trouve une queue stabilisatrice. Les ailes se gauchissent instinctivement par la simple inclinaison de l'aviateur sur le dossier de son siège. L'hélice conçue par M. Kœchlin, lui-même, tourne à 1.600 tours et donne une puissance tractive de 90 kilogrammes, ce qui suffit à assurer un excédent de force de près d'un tiers.

M. Kœchlin ne nous est pas inconnu ; associé jadis avec M. de Pischoff, il construisit un appareil qui fit son premier envol en septembre 1908, à Villacoublay, et la *Vie au Grand Air* en publia un compte rendu.

Ces jours derniers, M. Kœchlin a sorti deux appareils que nous avons vus en plein vol, pilotés, l'un par M. Kœchlin, l'autre par M. de Nabat. Ils ont donné une impression de stabilité, de vitesse et d'élégance. Nous les reverrons à l'œuvre à Juvisy.

Le chercheur, modeste et silencieux, qu'est M. Kœchlin, étant enfin prêt, nous allons, à n'en pas douter, enregistrer quelques nouvelles performances intéressantes qui le récompenseront de sa courageuse et intelligente ténacité.

V. L.



L'aéroplane Kœchlin.

C'est un monoplan à ailes gauchissables, qui a 17 mq. de surface portante, et pèse 240 kilos. Il est mû par un moteur de 20-28 chevaux.

L'aéroplane chez Vinet-Boulogne

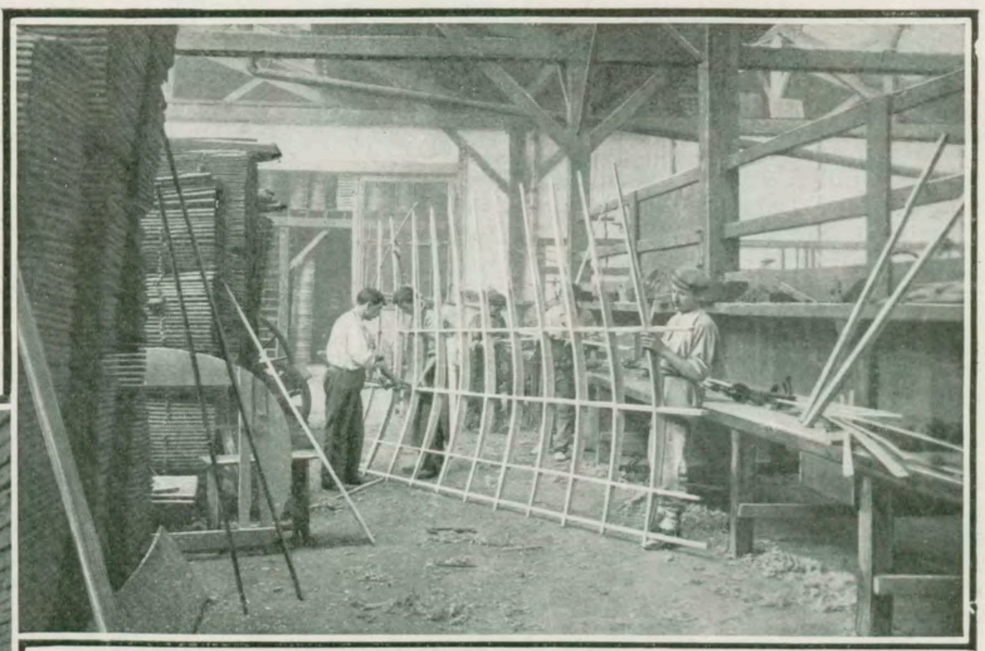
M. G. Vinet.

Le carrossier bien connu.

Les aéroplanes, jusqu'ici, ont été construits un peu par tout le monde; l'inventeur dressait son plan et en confiait l'exécution à un ouvrier quelconque. Cela était fait de bric et de broc, et cela tenait si cela voulait. Mais, maintenant que le sport de l'aviation s'est développé avec la soudaineté que l'on sait, et que l'on a commencé à construire des aéroplanes en série, il faut autre chose.

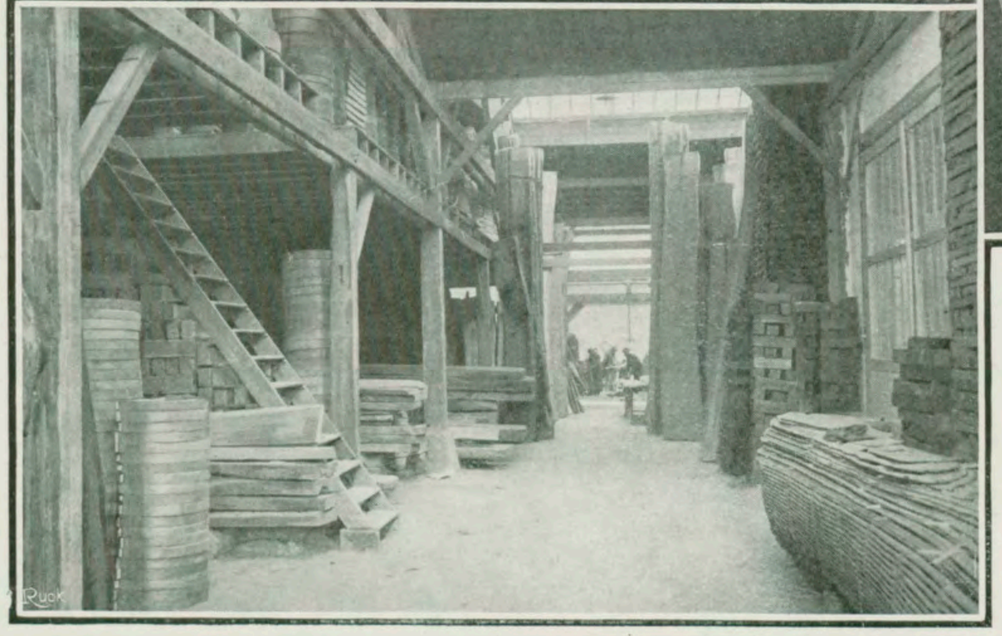
Les industriels les mieux placés pour ce genre de travail, sont sans contredit les carrossiers qui emploient des ouvriers menuisiers ayant l'habitude de travailler les bois droits et cintrés comme en exige la carrosserie, qui sont accoutumés à établir des assemblages justes qui permettent d'obtenir du bois son maximum de résistance.

La maison Vinet-Boulogne vient heureusement de combler la lacune que regrettaient tous les aviateurs, en décidant de se lancer dans la construction des carcasses d'aéroplanes. Son directeur actuel, M. G. Vinet, fut un sportsman de la première heure; ses idées personnelles, son important outillage perfectionné, ses approvisionnements considérables de bois et les dimensions de ses ateliers du quai de Seine, à Courbevoie, le mettent à même, mieux que qui que ce soit, de mener à bien ce genre de construction. Ce n'est d'ailleurs pas un début pour lui, puisque dès 1904, il construisait pour M. Archdeacon.



L'atelier des aéroplanes.

Les ouvriers carrossiers sont les plus désignés pour l'établissement des squelettes solides quoique légers des oiseaux artificiels.



La resserre du bois.

Les approvisionnements considérables permettent d'assurer un bois particulièrement sec, ce qui est une condition de réussite.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.